

UNIVERSITÉ PARIS – EST
École doctorale « Ville, Transports et Territoires »

THÈSE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS-EST

Discipline : Architecture
Présentée et soutenue publiquement

par

Michèle Lambert-Bresson

Le 9 mars 2012

**Les transformations de Nîmes et d'Avignon au XIX^e siècle
à la suite de l'implantation du chemin de fer**

Directeur de thèse : **M. Pierre PINON**
Professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

Volume 1 : Texte

Jury :

Mme Florence BOURILLON

Professeur à l'Université de Paris XII – Val de Marne.

Mme Karen BOWIE

Professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette

M. Michaël DARIN

Professeur à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg

Remerciements

Je tiens à remercier plus particulièrement Messieurs Pierre Pinon, mon directeur de thèse, et Marcel Roncayolo, mon directeur de DEA à l'EHESS, pour leur confiance, Annie Téraade pour son soutien, et toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin à l'élaboration de cette thèse : plus particulièrement, Marie Noëlle Polineau et Karen Bowie qui m'ont accueillie à l'Ahicf, Véronique Hattet et Aude Clavel pour leur aide. Une pensée toute particulière à Bernard Huet, qui m'a témoigné son amitié dès mes études d'architecture et qui m'a permis d'engager mes premières recherches.

Pour leur accueil, mes remerciements vont aux personnels du service des Cartes et Plans de la Bibliothèque nationale, des Archives nationales, des archives municipales d'Avignon et de Nîmes, des archives départementales du Gard et du Vaucluse et des bibliothèques municipales d'Avignon et de Nîmes, de la bibliothèque des Ponts et Chaussée, et à Corinne Potay, pour m'avoir communiqué ses travaux sur Nîmes.

Liste des abréviations

BN – Bibliothèque nationale

AN – Archives nationales

AG – Archives du Génie aujourd'hui intégré dans le SHAT, Service historique de l'Armée de terre

AMN – Archives municipales de Nîmes

ADG – Archives départementales du Gard

BMN – Bibliothèque municipale de Nîmes

AMA – Archives municipales d'Avignon

ADV – Archives départementales du Vaucluse

ADHG – Archives départementales de Haute-Garonne

ADH – Archives départementales de l'Hérault

BMA – Bibliothèque municipale d'Avignon

DCMN – Délibération du conseil municipal de Nîmes

DCMA – Délibération du conseil municipal d'Avignon

Dans les citations provenant des documents d'archives, l'orthographe initiale a été conservée.

*À mes parents
Marie Quittançon et Paul Lambert*

La construction d'une ville résulte d'un équilibre délicat entre la sphère du privé et le domaine public, dont les interventions peuvent aussi bien être complémentaires que n'avoir aucun effet les unes sur les autres.

Bernard Huet

Sommaire

Sommaire	6
Avant-Propos	8
Introduction Thèse	13
Les stratégies de l'aménagement urbain.....	16
Problématique	19
Méthodes et sources	38
1^{ère} partie : La ville de Nîmes	46
Introduction à la première partie	46
1.1. - Chapitre 1 - Nîmes au XIX^e siècle	48
1.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine de Nîmes depuis le XVII ^e siècle	48
1.1.2. - L'extension à Nîmes, une pratique.....	56
1.1.3. - Les projets réalisés à partir du plan de Raymond	95
1.1.4. - L'alignement à Nîmes au XIX ^e siècle	134
1.1.5. - La ville équipée	143
1.2. - Chapitre 2 - Les voies ferrées et les gares dans les villes – Nîmes, du canal au chemin de fer	163
L'exemple de Nîmes	163
1.2.1. - Les Acteurs	167
1.2.2. - Les tracés : une histoire en deux temps.....	183
1.2.3. - L'implantation des gares dans la ville.....	213
Conclusion au chapitre 2	229
1.3. - Chapitre 3 - Le quartier de l'Embarcadère	236
1.3.1. – La reprise économique des années 1830 et les prémices de l'extension .	238
1.3.2. - Le projet urbain du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier	266
1.3.3. - L'aménagement du quartier	287
1.3.4. - La réalisation de l'avenue Feuchères.....	324
Conclusion 1^{ère} partie – Nîmes	371
2^e partie : La ville d'Avignon	376
Introduction à la deuxième partie	378
2.1. - Chapitre 1 - Avignon, la ville et ses projets	380
2.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine d'Avignon depuis le XII ^e siècle.....	380
2.1.2. - L'art de bâtir les villes et ses règles -	391
2.1.3. - De nouvelles fonctions et de nouveaux espaces	432
2.2. - Chapitre 2 – Les voies ferrées et les gares d'Avignon	454

Introduction	454
2.2.1. - Les acteurs	455
2.2.2. - Le chemin de fer, une nouvelle dimension territoriale	468
2.2.3. - La gare une technique d'accès à la ville	494
Conclusion du deuxième chapitre	522
2.3. - Chapitre 3 - La rue et le cours Bonaparte.....	530
2.3.1. - L'idée de la percée	530
2.3.2. - Le projet de la rue Bonaparte	539
2.3.3. - Le parcellaire et le bâti sur le passage de la rue	552
2.3.4. - La réalisation de la rue Bonaparte	562
2.3.5. - L'influence de la rue Bonaparte sur la forme urbaine	613
Conclusion d'Avignon	617
Synthèse	624
La ville avant le chemin de fer : les projets antérieurs au XIX ^e siècle, la question de l'embellissement et la politique des équipements	627
La création et l'application du plan général d'alignement à Nîmes et à Avignon ...	630
Des chemins de fer et des villes	635
Les outils opérationnels de fabrication de la ville	641
La réalisation et les constructions de l'avenue Feuchères et du cours et de la rue Bonaparte	651
Conclusion	656
Table des Illustrations	660
Table des Matières	660

Avant-Propos

L'idée de ce travail est née à la suite d'une première étude sur « Les faubourgs de Toulouse au XIX^e siècle »¹ qui mettait en avant les transformations importantes qui ont eu lieu dans les faubourgs de la rive droite, entre la ville ancienne et le canal du Midi, et plus particulièrement dans le quartier Bayard-Matabiau suite à l'implantation de la gare de voyageurs, au cours des années 1840 et sous le Second Empire. Cette recherche s'est déroulée dans le cadre de l'association Ierau (Institut d'études et de recherches architecturales et urbaines), où ont été développées plusieurs recherches sur le thème de la naissance de l'espace architectural moderne et des transformations de la ville au cours du XIX^e siècle.

Christian Devillers, qui a participé au programme de recherche sur « Les origines de l'espace architectural moderne », écrit à ce sujet :

« L'hypothèse centrale de ce travail était l'existence d'une spatialité spécifique à la société industrielle au moment de sa formation en France au cours du XIX^e siècle, spatialité dans laquelle nous voulions découvrir les origines de l'espace architectural et urbanistique moderne que l'histoire de l'architecture identifie traditionnellement avec l'œuvre écrite ou construite des architectes dont elle a retenu le nom. Trois échantillons ont été alors étudiés : Paris, ville capitale où l'industrie moderne n'apparaîtra qu'à la fin du XIX^e siècle, Bourges, ville ancienne dont le développement n'est que partiellement lié à celui de l'industrie, et Le Creusot, usine devenue ville grâce à l'essor de la plus grande entreprise sidérurgique française dès la révolution industrielle². »

D'autres recherches ont été menées parallèlement à ces trois premières³ : Georges Teyssot et Gilbert Érouard ont réalisé une étude des bâtiments civils en France, et

¹ - Sous la direction de Bernard HUET, avec Marie-Françoise MARTIN, *Les faubourgs de Toulouse*, IERAU, 1986.

² - Christian DEVILLERS, Bernard HUET, *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782/1914*, éd. Champ Vallon, Mâcon, 1981.

³ - Origine de l'espace architectural moderne en France :

1/ Bernard HUET, Christian DEVILLERS et Dominique DRUENNE, *Naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914. Stratégie et morphologie urbaine et typologie du bâti*, DGRST/IERAU. Recherche publiée sous le titre : *Le Creusot, naissance et développement d'une ville industrielle, 1782/1914, op. cit.*

2/ D. BÉRARD, J. P. BRAUN, B. LEROY, J.P. PRIN, S. SANTELLI, *Bourges. Politique municipale, morphologie urbaine et typologie architecturale au XIX^e siècle - 1800-1914*, IERAU/DGRST, 1973 ;

3/ Georges TEYSSOT, *Les bâtiments civils en France et la planification du Mans* (en Italien), IERAU/DGRST, 1973.

4/ Ahmet GÜLGÖNEN, François LAISNEY, avec Jean-Claude DELORME, Jean-Paul SCALABRE, J. CHIFFARD, Yves ROUJON, Martine PIÉTU, *Morphologie urbaine et typologie architecturale*, vol. 1 : *Étude théorique, Saint-Denis, la banlieue un phénomène urbain spécifique* ; vol. 2 : *Les*

Ahmet Gulgonen et François Laisney se sont intéressés au développement morphologique et à la production typologique de Nancy. En 1978, une étude portant sur la programmation et la formation urbaine analyse cinq villes-préfectures⁴. Pour ce faire, trois équipements sont retenus : le système du Palais de Justice et des prisons, le Théâtre et la Gare. Au début des années 1980, deux nouvelles recherches sont lancées : la première sur le processus de formation et d'évolution des faubourgs de Toulouse⁵, que j'ai évoquée précédemment, et la seconde sur les transformations de la ville d'Orléans par le biais des percées⁶. Dans cette deuxième recherche, à laquelle j'ai également participé, la percée est considérée comme l'un des modes de transformation de la ville. Sous le Second Empire, cette pratique opérationnelle devient non seulement un outil de la « modernisation » parisienne, mais elle est également utilisée pour créer de nombreuses « rues de la Gare », à Paris (le boulevard de Strasbourg), et dans d'autres villes françaises.

Cet héritage a contribué à la définition de notre sujet de DEA, obtenu à l'école des Hautes Études en Sciences Sociales sous la direction de Marcel Roncayolo (formation doctorale « Histoire et Civilisations »), et dans lequel nous analysons l'influence de l'implantation du chemin de fer sur la constitution morphologique de la ville au XIX^e siècle. En effet, le chemin de fer, en tant que nouvel équipement urbain, apparaît comme le support principal de l'extension de la ville à cette période. Cependant, avant d'aborder cette étude, nous souhaitons d'abord comprendre s'il y avait eu des « politiques » d'aménagement en matière d'implantation de lignes et de gares, et d'autre part chercher quels furent les premiers acteurs et les objectifs généraux, nationaux et locaux qui permirent cet établissement. C'est pourquoi nous avons orienté ce DEA sur le dépouillement des archives des Ponts et Chaussées, conservées aux Archives nationales dans la série F¹⁴.

En conclusion de ce premier travail, nous avons tenté de montrer le rapport qu'établit le chemin de fer avec la ville au moment de son implantation. Ces premiers résultats ont donc été abordés suivant trois axes :

- l'historique : tracé du réseau du Paris-Orléans et de la ville de Lyon ;
- l'urbanisme : la question des embarcadères envisagée par rapport à la forme de la ville ;

HBM et la ceinture de Paris, type et occasion morphologique ; vol. 3 : Nancy, développement morphologique et production typologique, IERAU/CORDA, 1977.

⁴ - Bernard HUET, Marc BÉDARIDA, Marylène FERRAND-LEROY, Marie-Françoise MARTIN, Marie-Anne PERCHE, Marc SALOMON, *Recherche sur l'évolution des quartiers environnant les nouveaux équipements depuis leur établissement au XIX^e siècle jusqu'à nos jours* - CORDA 1979. Rapport intermédiaire, non publié.

⁵ - Bernard HUET, Michèle LAMBERT, Marie-Françoise MARTIN, *op.cit.*

⁶ - Bernard HUET, Michèle LAMBERT, Marie-Anne PERCHE, Jean-Marc PEYSSON, *Mécanique de la percée urbaine de 1750 à 1900. Les trois percées d'Orléans*, IERAU, 1988.

- l'économie et le jeu des acteurs : ingénieurs, compagnies de chemin de fer et municipalités.

Concernant les modifications de la ville, la transformation urbaine et la percée n'ont pas été abordées, car il n'y en a pas trace dans la série F14 des archives consultées ; cet aspect devait être plus précisément le sujet de la thèse que nous souhaitions développer par la suite, autour de la création de percées, pour rendre compte des mutations et des transformations qui agissent sur l'ensemble de l'espace urbain, et en premier lieu sur les espaces publics. La liaison entre le centre et la périphérie nous intéressait tout particulièrement : cette question découle de nos réflexions sur l'aménagement contemporain des villes depuis la Seconde Guerre mondiale, qui, loin de produire des effets structurants, a contribué à la destruction de la forme urbaine ancienne, sans pour cela donner naissance à une ville « nouvelle ».

À la suite de notre DEA, nous souhaitions développer une problématique particulière, allant du réseau de chemin de fer à la gare, et de la gare à la ville. Nous envisagions alors trois axes de recherche pour répondre à nos hypothèses :

1 - L'étude des potentialités du tissu urbain existant : nous faisons l'hypothèse qu'il existait dans le tissu urbain des lieux constitués privilégiés pour accueillir les institutions et les services nouveaux.

2 - L'étude des modèles théoriques : l'enjeu que représentent les espaces d'accueil définis ci-dessus favorise le développement de modèles théoriques qui précèdent les opérations sur le tissu urbain. Ces modèles se situent à deux niveaux : a) à l'échelle de la ville prise dans sa totalité, comme en témoignent certains projets de régulation et d'uniformisation de l'espace urbain dès la fin du XVIII^e siècle (ex. Patte, Verniquet) ; b) à l'échelle de ses parties, comme l'avenue de la Gare, la place de la Préfecture, etc.

3 - L'analyse des conséquences urbaines des opérations réalisées autour des équipements. Dans une première approximation, il nous paraissait possible de distinguer deux grands types d'interventions, correspondants schématiquement à deux moments successifs dans l'histoire du tissu urbain au XIX^e siècle : a) dans un premier temps, on réalise des opérations ponctuelles indépendantes : lors de l'implantation des premiers équipements urbains, ces interventions réduites ne sont pas encore mises en relation les unes avec les autres, mais préparent et préfigurent un tracé dans le tissu urbain en évolution ; b) le second type d'opérations, qui suit chronologiquement le précédent, correspond à des modifications plus fondamentales du tissu. L'équipement vient alors s'inscrire plus étroitement dans le tracé des voies créant le tissu neuf.

Nous souhaitions également comprendre, à partir de l'implantation des gares, les mécanismes d'un appareil spéculatif naissant, qui nous apparaissait être un outil essentiel non seulement pour le déroulement des opérations, mais aussi dans les

différents aspects morphologiques des tissus ainsi constitués. Nous voulions aussi évaluer le degré de cohérence nécessaire entre les différences instances, politique, économique, technique et administrative, pour que des modèles deviennent opérationnels.

Un des buts envisagés de notre analyse était de faire apparaître les contradictions éventuelles traduites dans l'espace entre les modèles théoriques de référence et les contingences réelles du terrain. Elles apparaissent tant au niveau de la ville dans son ensemble (déséquilibre créé par un nouveau quartier), qu'au niveau plus restreint du tracé de certaines voies, constituant un parcellaire ou réorganisant la destination des terrains ou du bâti existant. En effet, comme le rappelle Michaël Darin dans son dernier ouvrage, *La comédie urbaine*, la « création urbaine » jaillit rarement d'un coup de baguette magique : « Or, ce n'est que très rarement que ce processus est si simple, si rapide, et aboutissant à des résultats conformes aux attentes. Le plus souvent, il est plutôt compliqué, lent, et ses réalisations surprennent tout le monde⁷. »

Ce projet de recherche était ambitieux, et la quantité de travail nécessaire pour parvenir à comprendre l'histoire des projets et de leur réalisation avant et après le chemin de fer en a rapidement fixé les limites. Alors qu'initialement nous souhaitions comparer plusieurs types d'aménagement à la suite de l'implantation d'une gare dans six villes françaises : Avignon, Grenoble, Nîmes, Orléans, Toulon et Toulouse, nous avons réduit notre étude à deux d'entre elles, Avignon et Nîmes. Ce choix n'est pas fortuit : elles ont été retenues après une rapide étude de plusieurs villes moyennes françaises qui présentaient des caractéristiques intéressantes de transformations urbaines liées à l'implantation du chemin de fer. Leur situation, leur rapprochement géographique, leur taille, l'antinomie de leur développement urbain rendaient une comparaison possible.

La richesse des aménagements urbains à Nîmes nous a obligés à reformuler légèrement notre questionnement. Ainsi, cette thèse s'intitule aujourd'hui : « Études des transformations de Nîmes et d'Avignon au XIX^e siècle à la suite de l'implantation du chemin de fer ». En étudiant l'implantation des gares au XIX^e siècle, et la relation qu'elles établissent avec le centre-ville du point de vue historique et urbanistique, notamment aux travers de l'ouverture des nouvelles voies, rendues nécessaires par ces implantations, il nous a semblé nécessaire de remonter non seulement à l'origine des transformations apportées par le chemin de fer, – préalable indispensable pour comprendre quels ont été les mécanismes et les problèmes posés par cette infrastructure lors de son implantation⁸ –, mais également de refaire l'histoire des

⁷ - Michaël DARIN, *La comédie urbaine*, Éditions infolio, collection Archigraphy, 2009.

⁸ - En effet, les problématiques d'implantation du chemin de fer dans la ville posent la question du rapport du chemin de fer et principalement de la gare avec la ville dès la création du réseau.

différents projets d'aménagement urbain antérieurs à l'arrivée du chemin de fer. En effet, il s'agissait premièrement de définir les conditions qui orientent les choix en matière d'urbanisation et les éventuelles stratégies visant l'aménagement de la ville à partir de l'implantation du chemin de fer, qui apparaît comme le support principal de transformation et d'extension de la ville au XIX^e siècle. Deuxièmement, il nous fallait étudier, non plus à partir des seules percées, mais également à travers l'étude de la « rue de la Gare », comment la ville s'ouvre et évolue sous la pression de nouveaux échanges.

* * *

L'analyse des premières implantations sert de révélateur pour comprendre les choix d'emplacement et leur raison d'être par rapport au degré d'économie des villes dans la gestion urbanistique de leur développement.

Introduction Thèse

Nous ne remonterons pas jusqu'à Pierre Lavedan pour évoquer des propos antérieurs sur la forme urbaine, ni sur les différentes définitions de la ville, de sa lecture à sa forme⁹, toutefois nous nous référerons aux propos sur la « forme urbaine » de Lyne Teisseyre-Sallmann, dans son introduction à son dernier ouvrage¹⁰, *Métamorphose d'une ville. Nîmes de la Renaissance aux Lumières*. L'auteur, bien qu'historienne, prend en compte les apports d'autres disciplines. De plus, elle se réfère à un ouvrage sur Nîmes au XVII^e et au XVIII^e siècles, ce qui constitue en quelque sorte un avant-propos à notre recherche.

Ainsi, si Lyne Teisseyre-Sallmann remonte à l'ouvrage de Fernand Braudel *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*¹¹, pour préciser que « la forme urbaine participe de la civilisation matérielle », elle précise dans cet ouvrage, qui date de 2009, qu'à part Jean-Claude Perrot¹², les historiens ont oublié la définition fondamentale de la ville : « Ils ont négligé la relation primordiale qui lie le groupe humain au milieu dans lequel il vit. [...] Notre domaine, s'il a pris en compte ces travaux, tente d'explorer l'univers de la ville d'un point de vue social et tente de s'intéresser à la fabrication de la ville, du point de vue de sa forme spatiale, et aux éléments qui la composent. Les acteurs nous intéressent, mais l'ambition de la tâche nous a obligés à ne nous intéresser qu'à un petit nombre. » Elle définit ici la forme urbaine en précisant que c'est « un langage difficile à lire », car la ville et sa population ne sont pas placées sur la même échelle de temps, et parce que « la composition urbaine est un art qui utilise le temps et sa façon d'occuper l'espace s'inscrit dans la longue durée ». Elle en réfère ici à Lynch, dans *L'image de la cité*, propos repris et développé par Bernard Huet dans son article sur « L'architecture contre la ville » :

« La ville fonde sa réalité sur la continuité et la permanence dans le temps et dans l'espace. Le temps de la ville, celui de son "projet", relève de la "longue durée" ; il est celui d'un processus de reconstruction et de refondation

⁹ - Pierre LAVEDAN, *Géographie des Villes*, Gallimard, collection Géographie humaine, 1937, et *Histoire de l'urbanisme : époque contemporaine*, éditions H. Laurens, Paris, 1952.

¹⁰ - Lyne TEISSEYRE-SALLMANN, *Métamorphose d'une ville. Nîmes de la Renaissance aux Lumières*, ChampVallon, Époques, collection d'histoire, 2009.

¹¹ - Fernand BRAUDEL, *Civilisation Matérielle et capitalisme : XV^e-XVIII^e siècle*, éditions Armand Colin, 1967.

¹² - Jean-Claude PERROT, *Genèse d'une ville moderne. Caen au XVIII^e siècle*, Paris-La Haye, 2 vol. 1975.

permanent. Son tracé se réfère à une continuité qui renvoie à l'unité du corps urbain avec son ensemble de hiérarchies¹³. »

Lyne Teisseyre-Sallmann précise que :

« L'appropriation du territoire et le contrôle de son aménagement ont participé des stratégies de domination ou de conciliation élaborées par le pouvoir central pour s'imposer sur sa périphérie ou la séduire [...]. L'urbanisme illustre à sa manière le rôle de médiateur qu'elles tenaient dans la société. »

Annie Térade dans sa thèse a répertorié l'état des études existantes sur les formes urbaines. Nous n'y reviendrons pas en détail, mais sa thèse ayant une dizaine d'années, nous la compléterons et nous tenterons d'aborder toutefois les raisons qui expliquent « la relative désaffection des chercheurs à l'égard de l'histoire des formes urbaines des villes moyennes dans la première moitié du XIX^e siècle. [...] L'histoire des villes moyennes est une discipline relativement récente ; il n'est donc pas étonnant qu'on s'y soit d'abord penché sur les phénomènes les plus remarquables ». À ce sujet, nous ajouterons que si la recherche au XIX^e siècle a bénéficié d'un engouement certain, elle a été délaissée aujourd'hui au profit de celle sur le XX^e siècle (ce que nous ne condamnons pas), et peut-être aussi du fait du moindre retentissement des travaux des chercheurs par rapport à ceux de certaines personnalités comme le philosophe Michel Foucault, qui s'est intéressé à la pensée de la seconde moitié du XVIII^e siècle, et notamment hôpitaux et aux prisons. Ces travaux ont été repris comme axe de travail notamment par Bruno Fortier¹⁴, Christian Devillers¹⁵ ou Georges Teyssot¹⁶ au cours des années 1970.

Anne Bondon dans sa thèse souligne également que « cette discipline est au carrefour de toutes les sciences humaines de sorte qu'elle n'appartient à personne et si elle

¹³ - Bernard HUET, « L'architecture contre la ville », in *Architecture, Mouvement, Continuité*, Paris, décembre 1986.

¹⁴ - Bruno FORTIER, *La politique de l'espace parisien à la fin de l'ancien régime*, recherche Corda, 1975. Il s'est intéressé à la production de la ville et de ses équipements à la fin du XVIII^e siècle à Paris, et a ainsi contribué à spécifier la problématique urbaine. Dans son étude sur « La politique de l'espace parisien à la fin de l'ancien régime », Bruno Fortier décrit « l'irruption du discours médical dans l'architecture et l'aménagement urbain » et comment la ville n'est plus soumise « qu'à la seule rhétorique de l'embellissement des tracés urbains », mais aussi à une politique de réseaux et d'équipements. Dans *Les vaisseaux et les villes*, (Alain DEMANGEON, Bruno FORTIER, *Les vaisseaux et les villes*, éd. Pierre Mardaga, 1978), il montre comment s'inscrit spatialement une des premières entreprises « d'administration » du fait urbain, à partir de l'établissement de l'arsenal de Cherbourg (cités par Jean CASTEX, « L'architecture et la ville », in *Les cahiers de la Recherche Architecturale - 1983 : bilan de la Recherche*).

¹⁵ - Christian DEVILLERS, *op.cit*, 1993.

¹⁶ - Georges TEYSSOT dans son étude sur « Les bâtiments civils » (avec B. HUET, rapport de recherche IERAU, 1974) montre plus particulièrement le rôle de l'ingénieur dans la mise au point des procédures réglementaires et dans la normalisation corrélative des espaces. Ces procédures deviennent peu à peu art urbain, c'est-à-dire qu'elles constituent aussi un certain nombre de procédés de composition architecturale.

tente de diverses manières de percer les secrets de cette “comédie urbaine” si chère à tous les amoureux des villes, les points de vue adoptés sont difficile à synthétiser¹⁷ ».

Ainsi, malgré de nombreuses recherches sur le XVIII^e siècle ou sur le début du XIX^e siècle, Karen Bowie, dans son introduction à *La modernité avant Haussmann, formes de l'espace urbain à Paris, 1801-1853*¹⁸, souligne que l'histoire de Paris au cours de la première moitié du XIX^e siècle paraît à la fois fondamentale et sous-étudiée. Nous ajouterons qu'il en est de même pour les autres villes françaises. Dans un article sur l'extension de Saint-Quentin et de Grenoble dans un *Cahier de l'Ipraus* consacré à la ville française au cours de la première moitié du XIX^e siècle¹⁹, Pierre Pinon va plus loin et rappelle que « la connaissance de l'urbanisme français du XIX^e siècle en dehors de Paris est pour l'essentiel limitée jusqu'à aujourd'hui aux transformations “haussmanniennes” des grandes villes ou éventuellement aux projets des ingénieurs du Premier Empire ».

Cependant, depuis cette période plusieurs travaux ont permis, à travers le développement d'exemples, d'approfondir certains aspects du XIX^e siècle, notamment en ce qui concerne le Premier Empire et la période haussmannienne, avec non seulement des recherches développées dans d'autres écoles d'architecture, comme à Marseille, Grenoble, Saint-Etienne, Toulouse, Bordeaux, ou à Versailles, où les travaux du Ladhraus ont été menés en parallèle avec ceux de l'école de Paris-Belleville. Nous citerons plus particulièrement les thèses qui sont issues du DEA « Le projet architectural et urbain ». L'Université ou l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, et notamment les disciplines d'histoire de l'Art ou de l'urbanisme ne sont pas en reste, mais il nous est difficile de citer toutes les recherches. Nous renvoyons également à l'ouvrage préparé par Isabelle Backouche, *L'histoire urbaine en France (Moyen Âge-XX^e siècle) - Guide bibliographique (1965-1996)*, qui répertorie de nombreux travaux dans ces différents domaines. Nous pourrions citer également les travaux de l'Inventaire général, qui se focalisent généralement sur des réalisations architecturales et urbaines (voir à ce sujet la thèse d'Anne Bondon).

Toutefois, notre approche s'inscrit dans une filiation, issue d'une part de mes études d'architecture, qui m'ont initiée à la démarche du projet et à la recherche des formes urbaines, et favorisent la compréhension de l'espace, et d'autre part, de mon expérience personnelle de la ville (Paris) et de l'espace rural paysagé (auquel ont

¹⁷ - Anne BONDON, *La transformation de Bourges, Colmar et Laval entre 1789 et 1848 : chronique d'un urbanisme ordinaire*, thèse soutenue sous la direction de Pierre Pinon, Université Paris VIII-Vincennes-Saint-Denis, 2009.

¹⁸ - Textes réunis par Karen BOWIE, éditions Recherches, 2001.

¹⁹ - « Villes françaises au XIX^e siècle : aménagement, extension et embellissement », in *Les Cahiers de l'Ipraus*.

participé à leur modeste échelle mes ancêtres du Velay), et qui m'ont sensibilisé aux questions de destruction de l'architecture urbaine et du paysage.

* * *

Les stratégies de l'aménagement urbain

Dès le milieu du XVIII^e siècle, la théorie de l'embellissement classique cède la place à nombre de tentatives théoriques d'ordonnancement, puis de rationalisation de la ville, qui se soldent concrètement par des interventions très limitées.

La stabilité politique de la France, l'établissement de ses frontières et la modernisation des outils de guerre rendent caduques les enceintes de la plupart des villes françaises de l'intérieur. Au cours du XVIII^e siècle, elles font l'objet d'ouvertures, mais les interventions, ponctuelles, ne font que « frôler » la ville (pour reprendre la notion « d'urbanisme frôleur » dont E. Leroy-Ladurie²⁰ a décrit le développement). Les villes se transforment en périphérie avec l'aménagement des places royales, des quais et des premières extensions. Ainsi, à Lyon, les travaux d'édilité de Soufflot (construction de ponts et de quais) sont prolongés par les projets de Perrache et par la publication d'un « plan général d'agrandissement » établi par Morand.

Lyne Teysseyre Sallman confirme Les propos :

« La seconde moitié du XVIII^e siècle apparaît comme une étape cruciale dans l'histoire de la civilisation urbaine en France. La réflexion sur la ville change de registre [...]. Une nouvelle conception de l'urbanisme naît sous le règne de Louis XV, entraînée par un accroissement sans précédent des communications. La ville s'ouvre, ses tracés sont rationalisés, les accès sont facilités, des aménagements spécifiques sont construits en rapport avec leur rôle dans l'économie urbaine.

Signe du pouvoir urbain, l'enceinte représente aussi le lien privilégié qui unit la ville au pouvoir royal. Elle appartient au roi qui en a autorisé l'édification, qui peut la démanteler, [...] et qui seul peut en commander la destruction. »

Faisant référence à Nîmes, elle remarque que :

« [...] Tous les mémoires mettent l'accent sur la dualité de la ville, qui est désormais perçue comme incompatible avec les canons de la modernité. Le dédoublement apparaît dès le milieu du XVIII^e siècle d'autant plus paradoxal et insupportable que tous les aménagements publics réalisés depuis plus d'un siècle l'ont été sur sa périphérie, à tel point que la physionomie nouvelle de l'agglomération est parvenue à brouiller les certitudes et les définitions. Les

²⁰ - Emmanuel LEROY-LADURIE, *Histoire de la France urbaine*, t.III, *La ville classique de la Renaissance aux révolutions*, Paris, 1981.

faubourgs renvoient l'image d'une ville neuve, aux marges de laquelle l'ancien centre ne fait plus figure que de vieux bourg [...]. »

Dans sa conclusion, Lyne Teisseyre-Sallmann souligne que « l'ouverture de 1785 correspond beaucoup plus à l'acceptation de la réalité de l'existence de la ceinture périphérique qu'à un élan vers le monde extérieur, encore moins à une agression de ce dernier ». Elle rappelle que l'essor du commerce routier n'a pas été entravé par la muraille. Les ateliers et les entrepôts, ainsi que les ouvriers, étaient déjà situés dans les faubourgs. « Livrés à une urbanisation massive, les faubourgs se sont transformés en points névralgiques du développement et ont joué le rôle d'espaces de contact avec le monde du négoce [...]. »

Le milieu du XVIII^e siècle voit apparaître également les premières transformations internes de ville avec les premières percées de rues associées à la transformation d'une place, par exemple la place royale de Reims, la rue Royale et la place du Martroi d'Orléans et le début de réalisation du projet de Ledoux à Aix-en-Provence, lequel comprenait la construction du Palais de Justice et de la prison et l'agrandissement de la place des Prêcheurs. Ce n'est plus la mise en valeur de la statue du Roi comme au XVII^e siècle et dans la première moitié du XVIII^e siècle, mais l'association et la mise en valeur de plusieurs bâtiments institutionnels, qui renforce d'une part le pouvoir de la municipalité, et qui redéfinit le centre de la ville par rapport à sa totalité et à ses nouvelles limites.

Cependant, un autre phénomène de transformation, connu depuis le Moyen-Âge et utilisé dans sa forme réglementaire depuis le XVII^e siècle, s'affirme; c'est le principe de l'alignement. Ce principe était utilisé pour permettre l'agrandissement des rues existantes

La multiplication des plans géométraux et l'évolution des opérations urbaines annoncent les grandes transformations urbanistiques du XIX^e siècle, mais c'est dans la ville post-classique semble-t-il, durant les périodes révolutionnaire et impériale, que se redéfinissent les nouvelles politiques urbaines qui vont permettre de constituer la ville moderne.

En effet, la Révolution a freiné ou remis en cause les projets et les travaux d'urbanisme alors en cours. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle qu'ils seront réalisés, quand ils ne sont pas arrêtés ou transformés. Dans le premier tiers du XIX^e siècle, les projets élaborés et entamés tout au long du XVIII^e siècle et qui sont maintenus subissent peu de modifications, du moins d'un point de vue formel. C'est la destination des équipements en place qui est remise en cause pendant cette période de transition. On observe une véritable requalification fonctionnelle du patrimoine existant, dont la seule motivation réside dans la nécessité de l'adapter à la refonte complète des institutions

existantes. En donnant aux villes une certaine autonomie, la Révolution modifie complètement les institutions. Les structures sociales et le comportement des acteurs s'en trouvent entièrement bouleversés. La division du territoire national en départements à partir de 1789 entraîne, dans toutes les villes de France, la nécessité d'une restructuration qui s'appuie sur de nouveaux instruments de contrôle et de gestion de l'espace. Cette nouvelle politique de contrôle et d'administration du territoire se traduit par un découpage administratif et géographique, qui avalise une réorganisation du « corps politique » en fonction des principes de centralité et de convergence. La trame urbaine, les hiérarchies antérieures, tout comme les aires d'influence des villes, sont entièrement réorganisées. L'élévation de certaines villes au rang de « ville-préfecture » s'accompagne d'un réaménagement, qui s'effectue à partir du déploiement de nouveaux édifices publics abritant de nouveaux services : préfecture, palais de justice, gendarmerie, prison, théâtre, marché, etc.

Ces transformations urbaines, et surtout leur conception, imposent la mise au point de nouveaux instruments de gestion de la ville, nécessaires pour leur mise en œuvre : le recours aux plans cadastraux et aux plans d'alignement devient systématique. Dès le début des années révolutionnaires, le nouveau pouvoir central impose l'obligation de s'attaquer aux questions d'urbanisme, questions dont on ne peut débattre sans une connaissance précise de l'état des lieux, et qui nécessitent la levée de plans exacts. Cet ensemble de directives sera définitivement fixé et complété par la loi du 16 septembre 1807.

L'extension que va connaître le XIX^e siècle est encore latente²¹. La reprise économique des années 1821-1826, que l'on constate à Paris avec la spéculation amorcée sous le règne de Louis XVIII, se manifeste également dans quelques autres villes françaises. Entre 1800 et 1850, les principales villes du pays connaissent une progression importante de leur population : par exemple, Marseille passe de 111 130 à 195 292 habitants ; Lyon de 109 500 à 177 190 ; Toulouse de 50 171 à 93 262 ; Saint-Étienne de 18 100 à 56 001 ; Nîmes de 38 800 à 53 619 ; Orléans de 36 165 à 47 393 ; Grenoble de 23 500 à 31 000 ; Toulon de 19 000 à 69 000 ; et Avignon de 24 000 à 35 890.

L'évolution des villes ne se fait pas par à-coups, mais dans une succession de projets et de réalisations qui s'étendent sur plusieurs années, de manière à la fois continue et discontinue. Par exemple, ce que l'on nomme communément « la percée haussmannienne » n'est pas apparue tout d'un coup au milieu du XIX^e siècle. Cet outil

²¹ - Voir sur ce sujet, Marcel RONCAYOLO, « Logiques urbaines » et « La production de la ville », in La ville de l'âge industriel, *Histoire de la France Urbaine*, Éd. Seuil, 1983.
BOURILLON Florence, *Les villes en France au XIX^e siècle*, Gap, Ophrys, coll. Synthèse histoire, 1992

de transformation de la ville a été précédemment utilisé, et de manière constante, à partir du XVIII^e siècle ; Haussmann n'en est pas l'inventeur. C'est pourquoi cette approche nous amène à réviser les hypothèses de périodisation connues, du moins à relativiser les effets de rupture.

* * *

Problématique

Dans notre avant-propos, nous avons énoncé les principales questions qui nous intéressent : y-a-t-il eu des « politiques » d'aménagement en matière d'implantation de lignes et de gares ? Comment les formes urbaines ont-elles été modifiées suite à ces implantations ? Comment s'est traduite la mise en place de principes ou de dispositifs propres à régir l'extension de la ville ?

Le développement et l'éclatement de la ville classique accompagnent l'émergence d'un ordre urbain moderne. Cette nouvelle logique prend la forme d'une stratégie d'implantation des équipements et/ou d'une politique de grands travaux, restructurant la ville ancienne.

Comment la gare de voyageurs, nouvel équipement, s'inscrit-elle dans les nouvelles stratégies d'implantation des équipements ?

Ces différentes questions seront approfondies en étudiant deux modes de transformation de la ville : l'extension et la percée. Nous intégrerons ces deux aspects dans l'analyse du développement des plans d'alignement et de l'insertion du chemin de fer dans la ville.

Les alignements et la loi du 16 septembre 1807

Les plans d'alignements ont été instaurés par la loi du 7 septembre 1807, qui institue l'obligation de dresser un plan de référence général pour les villes de plus de deux mille habitants, s'appliquant exclusivement et résolument à la transformation et à la création de l'« espace public ». L'État souhaite appliquer le principe de l'alignement à toutes les rues des principales villes françaises. Cette pratique est connue depuis le Moyen Âge et utilisée dans sa forme réglementaire depuis le XVII^e siècle, notamment pour permettre l'agrandissement des rues existantes. C'est au XVIII^e siècle que la notion de servitude d'alignement apparaît : les maisons frappées de cette servitude ne peuvent être transformées dans les parties concernées, et doivent être reconstruites à l'alignement.

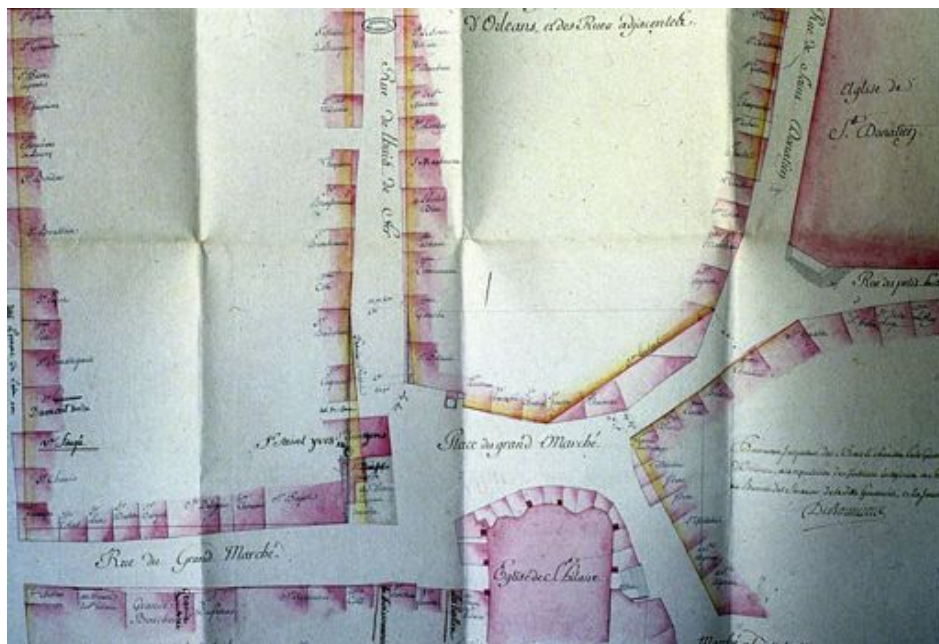


Fig. 1 – Orléans, alignement des rues autour de la place du Marché - fin XVIII^e
AN - (photo P. Pinon)

L'État désire que l'alignement se fasse suivant un plan général global, et tient à en contrôler le déroulement, mais il souhaite surtout « [...] se dispenser du travail considérable impliqué par l'approbation des demandes d'alignement individuelles²² ».

Cette loi transfère aux communes la charge des alignements, à l'exception des routes impériales. Elle exige des autorités municipales qu'elles établissent, sous contrôle départemental, un plan de cadastre parcellaire pour l'ensemble de leur commune.

Parallèlement à l'élaboration du plan d'alignement, des plans généraux sont levés, appelés plans cadastraux. Cette prescription nationale résulte en fait de la refonte du système d'imposition foncière lancée conjointement à l'établissement du plan d'alignement par l'administration napoléonienne, et qui servira à l'élaboration des matrices cadastrales.

L'élaboration de ces plans répond alors à un double objectif :

Le premier, qui découle des nécessités du contrôle fiscal, vise à rendre compte minutieusement et scientifiquement, non seulement de l'apparence, mais de l'épaisseur de la ville, de ses parcelles, de ses bâtiments, de ses cours, etc. Cela suppose de mettre au point un instrument de représentation urbaine rationnel, le plan cadastral, qui est encore aujourd'hui la base essentielle de lecture et de gestion de la ville. Le cadastre napoléonien a introduit une codification plus stricte et anonyme. La réalisation du plan cadastral passe, à Avignon comme dans la plupart des villes

²² - M. DARIN, 1987.

françaises, par un travail considérable : relevés parcellaires, vérifications géométrales, report et dessin sur les plans, réactualisations successives, etc.

Le second objectif propre au plan d'alignement est de doter la ville d'un plan de référence général, s'appliquant exclusivement et résolument à la transformation et à la création de « l'espace public ». Si l'embellissement demeure un thème et un terme de pleine actualité, on pourrait presque dire qu'il s'est propagé à une plus grande échelle et qu'il est devenu un phénomène plus courant : il s'agissait avant tout de gérer l'espace de la rue dans la perspective de l'« intérêt général ». Autour de l'alignement et de la régularité des rues gravitent l'ensemble des préoccupations apparues au XVIII^e siècle et désormais urgentes à mettre en œuvre, telles que la circulation de l'air, l'assainissement, l'éclairage et les facilités de communication. Ces aménagements constituent la condition essentielle pour la mise en place de ce nouvel urbanisme hygiénique et rationnel. Cependant, à l'origine, les plans d'alignements ne semblent pas prévoir d'agrandissements, alors que dans la pratique, des réalisations ou des projets antérieurs apparaissent dans plusieurs villes (voir plus loin, les paragraphes concernant les extensions), et plus particulièrement à Nîmes, comme le démontre le projet d'embellissement et d'alignement de l'architecte du Roy, Raymond.

Le principe des plans d'alignement est complété par une réglementation portant sur les réparations ou la construction de bâtiments, qui remplace les ordonnances de police antérieures. Dans certains cas, elle prescrit les hauteurs de construction en fonction des largeurs de rue.

Nous ne reviendrons pas sur l'historique détaillé de ces plans d'alignements, mais nous rappellerons tout de même quelques travaux qui ont abordé ce sujet, et citerons quelques éléments qui nous semblent importants. Les recherches de Jean Louis Harouel²³, Michaël Darin²⁴ et plus récemment Sylvain Schoonbaert²⁵ ou Anne Bondon²⁶ ont permis une meilleure appréciation de ce phénomène. Il s'agit principalement de montrer que toute une réflexion sur la globalité de la ville a été élaborée autour de ses potentialités et de son plan, et à partir de la réalisation effective de rues, de places, en un mot de l'espace urbain.

Pierre Pinon, dans son article intitulé²⁷ « Le conseil des Bâtiments civils a-t-il eu une politique urbaine ? », précise qu'« en dépit de réalisations demeurées quelquefois modestes, il s'agit d'un tournant dans l'histoire de l'urbanisme, car une programmation

²³ - Jean-Louis HAROUEL, 1977 et 1990.

²⁴ - Michaël DARIN, 1985.

²⁵ - Sylvain SCHOONBAERT, 2007.

²⁶ - Anne BONDON, 2009.

²⁷ - « Villes françaises au XIX^e siècle, Aménagement, extension et embellissement », *in Les Cahiers de l'ipraus*, éditions Recherches/lpraus, 2002.

urbaine centralisée [...] est adoptée, qui ne peut être comparée, par son ampleur nationale, qu'avec les plans d'embellissement et d'extension des villes imposés par la loi du 14 mars 1919 ». Néanmoins, malgré l'importance donnée à la loi de 1807, leur réalisation et leur application semblent difficiles et inégales en fonction des exemples relevés.

Sylvain Schoonbaert consacre la première partie de sa thèse sur *La voirie bordelaise au XIX^e siècle* au plan général d'alignement de Bordeaux (1807-1851). Il confirme à cette occasion les propos de Pierre Pinon : « [...] Cette loi eut une ambition exceptionnelle. Ce fut la première tentative de "planification" nationale, car elle imposa un plan d'ensemble des travaux publics dans les moindres villes²⁸. » Après avoir cité un article de Marcel Roncayolo sur « Les avatars de la législation impériale » en particulier à Marseille²⁹, il souligne également, à Bordeaux, « un manque apparent des collectivités publiques, les écueils pratiques et administratifs auxquels les villes se confrontaient dans la première moitié du XIX^e siècle, [qui] étaient liés à la difficulté de mettre en cohérence des projets différents et parfois contradictoires au sein d'une seule et même ville ». En effet, la rédaction des plans d'alignement est longue, et l'on recourt souvent à des plans partiels avant l'approbation définitive, et le plan adopté est souvent remis plus ou moins en cause par les transformations de la seconde moitié du XIX^e siècle. S. Schoonbaert a analysé 700 villes dont les plans sont conservés aux Archives nationales³⁰, et constate que seules six villes se sont dotées d'un plan d'alignement entre 1810 et 1814, et que parmi les 20 premiers départements dotés de plans, 17 sont situés au Nord de la France. Il déduit de son analyse, que « la capacité à dresser des plans d'alignement conformément à la loi de 1807 dépend donc davantage de l'armature urbaine ancienne du pays que stratégies départementales accentuées et nouvelles. En d'autres termes, la loi de 1807 ne vient pas bouleverser la distribution géographique urbaine nationale : elle s'immisce dans la structure héritée bien plus qu'elle ne la transforme ».

Anne Bondon, dans sa thèse sur trois villes moyennes, Bourges, Colmar et Laval, précise que « l'ensemble des décrets et circulaires adressés au préfet pour inciter à la levée des plans depuis l'Empire jusqu'à la Monarchie de Juillet, [...] atteste de l'ampleur de l'échec de l'administration centrale dans l'application de cette loi ». En effet, pour la majorité des villes françaises, ce plan n'est pas présenté avant les années 1840, voir 1850. Nîmes et Avignon ne dérogent par à cette règle, leurs plans définitifs respectifs datent de 1854. Nous étudierons les raisons de cette longue durée de réalisation des plans, sachant que la structure urbaine et l'héritage de projets

²⁸ - *Ibid.*

²⁹ - Sylvain SCHOONBAERT, 2007.

³⁰ - AN, F^{1A} 2002.

antérieurs dans chacune de ces deux villes sont différents. Nous examinerons également la cohérence de ces plans avec les différentes études qui ont été menées pendant les 40 années de leur élaboration.

Extension et nouveau quartier

Il existe des extensions « spontanées » (généralement le long des faubourgs ou à proximité d'un couvent) et des extensions programmées ou « planifiées », si l'on se réfère aux termes usités pour les villes³¹. Avant le XIX^e siècle, cette pratique est couramment employée en France, que ce soit lors de la création de villes (acte autoritaire), à l'exemple des bastides au Moyen Âge, des villes royales, ou de l'agrandissement d'une ville existante : parmi les cas les plus célèbres, nous citerons le projet de la place de France ou le lotissement de l'île Saint-Louis à Paris³². En province, l'extension la plus ancienne est le quartier Mazarin à Aix en Provence (1649), suivi par le quartier Belsunce à Marseille quelques années plus tard³³. Ces premières extensions sont intégrées dans la ville et protégées par un rempart. Outre le développement des faubourgs, de nombreux agrandissements de villes sont projetés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle – par exemple le projet d'extension du maréchal de Belle-Isle à Marseille³⁴ (1752), le plan d'agrandissement de Dijon (1774) par l'ingénieur des Ponts et chaussées Pierre Joseph Antoine³⁵, ou le projet de Victor Louis à Bordeaux sur le site du château Trompette) –, mais peu seront réalisés, sauf à Rennes (plan Gabriel), Nantes (plan Ceinerey), ou Lyon (plans de Perrache et de Morand dans la seconde moitié du XVIII^e siècle)³⁶, et à Nîmes, avec le quartier Richelieu et le quartier de la Fontaine³⁷ (première moitié et milieu du XVIII^e siècle), ou

³¹ - Nous ne referons pas ici l'histoire de cette question. Voir sur le sujet des villes neuves régulières ou non, Pierre LAVEDAN, *Géographie des villes*, Paris, Gallimard, 1936 ; et l'article récent de Pierre PINON, « La notion de ville neuve planifiée et l'historiographie de l'urbanisme », *in Autour de la ville de Napoléon*, (sous la direction de Gilles BIENVENU et Géraldine TEXIER-RIDEAU), Colloque de la Roche-sur-Yon, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

³² - Pierre LAVEDAN, Jeanne HUGUENEY, Philippe HÉNART, *L'urbanisme à l'époque moderne – XVI^e/XVIII^e siècle*, Bibliothèques de la Société Française d'Archéologie, Arts et Métiers Graphiques, Paris, 1982 ; Jean CASTEX, *Renaissance Baroque et Classicisme - Histoire de l'Architecture, 1420-1720*, Hazan éditeur, 1990.

³³ - Toutefois, nous aurions pu citer les agrandissements successifs d'Orléans, mais qui sont mal connus, et dont le plus important date du XV^e siècle, ainsi que le quartier Villeverte à Aix-en-Provence, créé à la fin du XVI^e siècle.

³⁴ - Voir à ce sujet Pierre LAVEDAN, 1982, *op-cit*.

³⁵ - Pierre Joseph Antoine, ingénieur-architecte de la ville de Dijon, 1730-1814.

³⁶ - Saint-Étienne, ville dite « industrielle », a fait également l'objet d'une extension, suivant le principe d'un plan en damier. Les auteurs de l'ouvrage, *Saint-Étienne au XIX^e siècle : l'immeuble, la rue, la ville. De Pierre-Antoine Dalgabio à Pierre-Léon Lamaizières*, écrivent que l'auteur de ce plan a certainement été influencé par les transformations lyonnaises. Voir à ce sujet : BONILLA Mario, TOMAS François, VALLAT Daniel, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 1994, 209 p.

³⁷ - Nous en reparlerons dans le chapitre I de la première partie.

alors ils le seront suivant d'autres plans (Bordeaux). Les villes portuaires feront également l'objet de nombreux plans d'extension, comme Marseille, Le Havre ou Sète.



Fig. 2 – Plan de Sète - AN - (photo de l'auteur)

Toutefois, pour la première moitié du XIX^e siècle, mises à part les villes nouvelles de Pontivy³⁸ et de La Roche-sur-Yon³⁹, Pierre Pinon se demande, dans son article sur le « Déclassement des fortifications et plans d'extension des villes françaises dans la première moitié du XIX^e siècle », si celles-ci ne se sont pas étendues librement, au vu de l'absence de référence aux extensions de ville dans la première moitié de ce siècle⁴⁰ :

« Les villes françaises ne se seraient-elles pas étendues, se contentant de réformer leur centre historique, alors que la population de certaines d'entre elles a doublé, triplé, ou davantage ? Ou bien se seraient-elles étendues sans plan,

³⁸ - Au début du XIX^e siècle, avant d'être une « ville nouvelle », Pontivy est d'abord un agrandissement

³⁹ - Michaël DARIN, « La Roche-sur-Yon et Pontivy : deux villes napoléoniennes ? », in *Autour de la ville de Napoléon*, sous la direction de Gilles BIENVENU et Géraldine TEXIER-RIDEAU, Colloque de la Roche-sur-Yon, Presses Universitaires de Rennes, 2006 ; et Cassandra ÉVEILLARD-KERVARREC « Pontivy-Napoléonville, projet d'une ville nouvelle sous le Premier Empire », in Michèle LAMBERT-BRESSON et Annie TÉRADE (coord.), *Architectures urbaines et architecture du Mouvement - 1800-1950*, Paris, Éditions Recherches/IPRAUS, Les Cahiers de l'IPRAUS, 2011.

⁴⁰ - Paris et ses nombreux lotissements mis à part.

c'est-à-dire d'une manière qui intéresse peu les historiens de l'urbanisme, attachés aux opérations portées par des théories⁴¹ ? »

Il nous rassure en précisant qu'il suffit de regarder « des plans cadastraux levés durant la première moitié du siècle pour constater des agrandissements importants et éventuellement structurés ». Il précise même qu'il existe « un urbanisme provincial des plans d'extension, qui a échappé parce qu'il ne concernait pas Paris, parce qu'il n'a jamais théorisé, et qui n'a donc que rarement été étudié⁴² ».

Il souligne également que « la rareté des études empêche de définir l'ensemble des processus d'extension, mais il semble bien que les actions municipales et privées se soient associées, notamment pour l'ouverture des voies nouvelles dans les espaces à urbaniser⁴³ ».

Plusieurs recherches antérieures existent, mais soit elles n'ont pas été publiées, soit elles s'intéressent à l'histoire des aménagements plutôt qu'au processus des extensions ; elles concernent principalement des réalisations de la seconde moitié du XIX^e siècle. Par exemple, nous pouvons citer des études réalisées sur Marseille, Grenoble, Saint-Étienne, Toulon ou le « Consiglio d'Ornato » à Nice⁴⁴. Quelques thèses de la dernière décennie ont également approfondi le phénomène des lotissements à Paris : Annie Téraade pour le quartier de l'Europe, ou Amina Sellali-Boukhalfa pour les lotissements privés de Belleville et de Charonne. C'est naturellement l'un des moyens majeurs de l'extension des villes de la seconde moitié du XIX^e siècle à aujourd'hui.

Les lotissements spéculatifs mettent en avant le rôle des acteurs privés dans les transformations urbaines du XVIII^e siècle (Paris, Nantes, Lyon, Bordeaux par exemple) et tout au long du XIX^e siècle.

Étudiant le projet d'agrandissement de Saint-Quentin projeté dès 1804 à l'emplacement des fortifications, Pierre Pinon nous livre quelques informations sur les

⁴¹ - Pierre PINON, « Déclassement des fortifications et plans d'extension des villes françaises dans la première moitié du XIX^e siècle : l'exemple de Saint-Quentin », in M. LAMBERT-BRESSON et A. TÉRADE (coord.), *Villes françaises au XIX^e siècle : Aménagement, extension et Embellissement*, Paris, Éditions Recherches/IPRAUS, Les Cahiers de l'IPRAUS, 2002, 196 p.

⁴² - *Ibid.*

⁴³ - *Ibid.*

⁴⁴ - J'exclus ici les travaux sur Paris et je m'intéresserai plus particulièrement aux études sur les villes de Province. De même, il ne s'agit pas ici de répertorier toutes les études, ce n'est pas le sujet, mais de donner quelques exemples : Maurice CULOT et Daniel DROCOURT (dir.), *Marseille, la passion des contrastes*, éditions Mardaga, coll. Villes, 1991 ; Jean-Lucien BONILLO et René BORRUEY, Jean-Denis ESPINAS, Antoine PICON, *Marseille, Ville et port*, édition Parenthèses, 1992 ; Jean-François PARENT, *Grenoble, deux siècles d'urbanisation*, éd. Presses Universitaires de Grenoble, 1982 ; Mario BONILLA, François TOMAS, Daniel VALLAT, *Cartes et Plans, Saint-Étienne du XVIII^e siècle à nos jours : 200 ans de représentation d'une ville industrielle*, éd. École d'architecture de Saint-Étienne-Centre d'Études Foréziennes, 1989.

procédures utilisées lors de l'ouverture de voies par les municipaux au début du siècle⁴⁵. Ces derniers disposent généralement de peu de moyen pour les réaliser.

« Ces projets municipaux relèvent certes de l'initiative d'édiles, de maires particulièrement conscients des problèmes urbains, mais aussi, ils ont été encouragés par la loi du 16 septembre 1807 sur les plans d'alignement, plans qui peuvent être développés en plan d'embellissement ou en plan d'extension. Même si les autorisations d'ouverture de voies sont données par ordonnances royales ou impériales, les initiatives sont fréquemment municipales, notamment pour les grandes voies. Il semble qu'un partage se fasse : la municipalité ouvre à ses frais (par expropriation) quelques voies municipales reliant les nouveaux quartiers au centre ou à la gare, et les lotisseurs privés ouvrent les rues de desserte des quartiers résidentiels. Il est également possible que le plan municipal propose des tracés pour les voies de lotissements⁴⁶. »

En effet, Pierre Pinon souligne, à propos des nouveaux quartiers parisiens dans la première moitié du XIX^e siècle :

« Il existe deux types principaux d'opérations mettant en jeu un réseau de percées : les lotissements spéculatifs privés et les aménagements viaires, d'embellissement et de rentabilisation, municipaux. Mais il existe aussi des opérations mixtes : [...] l'État cède la propriété à des particuliers, mais sous la réserve que les terrains destinés à l'ouverture de rues dont le plan a été arrêté par l'administration seront employés à cette destination⁴⁷. »

Annie Térade, dans sa thèse sur le quartier de l'Europe à Paris, montre que cette extension « ne résulte pas de l'initiative des autorités publiques, mais constitue, de par la personnalité de ses promoteurs [...], une opération spéculative privée, [...] située dans la continuité de vastes étendues de terrains non bâtis, située dans la continuité des axes antécédents de croissance de la ville [...] ».

Toutefois, elle précise qu'elle a « [...] pu établir que les autorités publiques ont usé de leur pouvoir d'autoriser ou non les voies nécessaires à la valorisation de ces terrains à la fois pour y inscrire des tracés depuis longtemps envisagés par elle, pour rendre l'ensemble conforme aux standards les plus contemporains d'une voirie moderne, et

⁴⁵ - Elles sont généralement les mêmes, que ce soit pour ouvrir une rue (percée ou non) ou pour un plan composé de plusieurs voies (lotissement ou plan d'extension régulier ou non). Nous ne reviendrons pas sur les procédures utilisés antérieurement, voir à ce sujet : Jean-Louis HAROUËL, *L'embellissement des villes : l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Picard, coll. Villes et Sociétés, 1993, 335p. ; et l'article de Pierre PINON, « Alignements, percées et lotissements en France au XVIII^e siècle », in *De l'esprit des villes. Nancy et l'Europe urbaine au siècle des Lumières, 1720-1770*, Éditions Arlys-Ville de Nancy, Versailles, 2005,

⁴⁶ - Pierre PINON, 2002, *op-cit.*

⁴⁷ - *Ibid.*

pour les diriger de façon qu'elles puissent assumer un rôle organisateur de la croissance urbaine des quartiers nord de Paris⁴⁸ ».

Nous analyserons cette question du processus d'ouverture des voies en étudiant le quartier de l'Embarcadère à Nîmes, mais également le percement de l'avenue Jean-Jaurès et de la rue de la République à Avignon. Nous examinerons si le projet est d'initiative municipale ou non, et quelle est le degré d'implication des autorités municipales ou d'autres, comme le conseil des Bâtiments civils, dans ces aménagements du milieu du XIX^e siècle.

Nous nous arrêterons également sur la conception du plan d'extension du quartier de l'Embarcadère : l'examen rapide de quelques uns des projets antérieurs, réalisés ou non, nous montre des plans plus ou moins réguliers.

L'idéal de la ville régulière, en cercle ou demi-cercle (Arc-et-Senans) ou quadrillée (projets des villes royales ou napoléoniennes), se retrouve dans les plans d'agrandissement du XVII^e et du XVIII^e siècle. Dans la seconde moitié de ce dernier, c'est une constante, mais il apparaît que plus le projet est idéal, moins il a de chance d'être réalisé : s'il l'est, cela sera toujours avec de nombreuses modifications, dues soit à la taille du plan, soit à l'adaptation au terrain, car il faut tenir compte des différents propriétaires. En effet, lorsque le terrain est vierge et que les autorités municipales ont la maîtrise de l'opération foncière, les plans proposés sont plus réguliers et leur réalisation leur est généralement conforme. Il en est de même pour les opérations de lotissements privés, comme à Maisons-Lafitte⁴⁹ ou au Vésinet. Par contre, lorsqu'il existe une multitude de propriétaires, le projet doit souvent s'adapter, sauf s'il y a une autorité assez forte pour l'imposer. À Toulouse, alors que l'étude du plan d'alignement est achevée (1842), l'architecte-voyer Bonnal propose un plan d'extension qui s'étend des allées Lafayette jusqu'au canal de Brienne, c'est à dire sur la moitié des faubourgs de la rive droite de la ville (1844). Ce plan fait complètement abstraction des chemins existants et propose un tracé des rues entièrement nouveau. Il ne sera pas appliqué. Le plan d'alignement approuvé est plus réaliste et opérationnel⁵⁰.

Ainsi, dans son article sur Saint-Quentin, Pierre Pinon souligne que « le plan (d'extension) établi par les Pelletier et Védié (architectes) au début des années 1820 consiste à viabiliser les espaces compris entre la ville ancienne et l'extrémité des

⁴⁸ - Annie, TÉRADE, *Le quartier de l'Europe à Paris : lotissement et haussmannisation (1820-1870)*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement (option Projet architectural et urbain), sous la direction de P. PINON, Université de Paris VIII, janvier 2001.

⁴⁹ - Sophie CUEILLE, *Maison-Laffitte - Parc, paysage et villégiature, 1630-1930*, éditeur Lieux-dits, collection Les cahiers du Patrimoine, 1999.

Sophie CUEILLE, *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager 1858-1930*, éditeur Imprimerie Nationale, collection Les cahiers du Patrimoine, 1989.

⁵⁰ - Bernard HUET, Michèle LAMBERT, Marie-Françoise MARTIN, *Le développement des faubourgs de Toulouse au XIX^e siècle*, rapport de recherche, CORDA/IERAU, 1986.

bastions des fortifications du XVII^e siècle [...] », et qu'il est « d'une grande simplicité de conception ». Deux boulevards de ceinture sont établis, l'un à l'intérieur, sur l'ancienne enceinte médiévale, et l'autre à l'extrémité des bastions de la fortification du XVII^e siècle. « Entre ces deux ceintures, [le plan] prolonge les rues de la vieille ville perpendiculaires à la muraille médiévale, avec quelques liaisons intermédiaires parallèles aux deux ceintures. » Il précise également que la municipalité garde la maîtrise foncière du projet.

Par contre dans le même article, citant le projet d'extension de Grenoble envisagé à partir de 1832, qui prévoit un quadrillage de rues non seulement à l'emplacement des anciennes fortifications, mais également sur des faubourgs naissants, il souligne que la réalisation du plan est très longue, car la municipalité n'a pas la maîtrise des terrains. En effet, seule la partie proche de l'ancienne ville, autour de l'actuelle place d'Armes, sera réalisée de manière régulière, l'autre partie devant s'adapter aux voies existantes. Nous pouvons constater ici combien il est difficile d'imposer des plans réguliers au fur et à mesure du temps, que ce soit pour des agrandissements ou des transformations, comme les percées. Nous examinerons si la création de la nouvelle infrastructure modifie de quelque manière ces processus à Nîmes.

Toutefois, l'un des aspects intéressants de cette extension grenobloise, réside dans l'articulation créée entre la ville ancienne et la ville nouvelle, par un travail sur l'espace urbain, la place et de nouveaux équipements. Ce point de suture, qui n'est pas nouveau au début du XIX^e siècle (nous pouvons faire une nouvelle fois référence au plan de Pontivy⁵¹), est cependant un des éléments notables de la transition de l'aménagement urbain ; nous retrouverons cette configuration à Nîmes avec l'extension de quartier de l'Embarcadère et la place de l'Esplanade.

La percée

La question des percées semble fondamentale dans l'histoire des politiques urbaines. Ce type d'aménagement a conduit à la transformation des centres historiques et a permis la formation de la ville moderne. Avant la deuxième moitié du XVIII^e siècle, le recours à la technique de la percée en tant que mode opérationnel dans la restructuration des centres est tout à fait exceptionnel (sans doute autant que la nécessité d'intervenir sur ces centres).

Ces percées ont alors un caractère presque exclusivement autoritaire. Si leur effet sur le tissu urbain a pu être observé sur le plan économique, elles ne sont pas réalisées

⁵¹ - Michaël DARIN dans son article, précédemment cité, « La Roche-sur-Yon et Pontivy : deux villes napoléoniennes ?, in *Autour de la ville de Napoléon*, nous décrit l'articulation de la ville ancienne et de la ville nouvelle par l'intermédiaire d'une rue prolongée de part et d'autre et la création d'une nouvelle place.

dans l'intention d'une modification radicale de l'organisme urbain. La nécessité de remodeler totalement sa structure interne apparaît avec une nouvelle conception de la ville, envisagée comme un équipement et dans sa fonction productive sur le territoire.

Les premières grandes opérations de percée apparaissent au milieu du XVIII^e siècle (on les appelle également « traverses »)⁵². Elles amorcent le processus d'ouverture des villes sur l'extérieur, et préfigurent les grands travaux urbains du XIX^e siècle.

Dès la fin du XVIII^e siècle, et malgré des apparences monumentales, la percée prend une signification entièrement nouvelle. Elle devient l'instrument privilégié d'une transformation qui va permettre de désenclaver la ville de l'Ancien Régime, et de la rendre plus transparente, perméable. La ville tend à jouer un nouveau rôle, qui n'est plus limité à sa seule aire d'influence traditionnelle, mais qui s'étend à l'échelle du pays. Du point de vue des acteurs et de l'usage des tissus qu'elle remodèle, la percée répond aux appétits neufs de spéculation de la classe montante : elle permet d'investir un capital très récemment constitué, tout comme elle crée l'opportunité d'une redistribution des espaces institutionnels.

Le XVIII^e siècle, enfermé dans les contradictions structurelles de l'Ancien Régime, portera ces opérations à terme avec beaucoup de difficultés. Il faudra attendre la réforme des instruments juridiques, financiers et techniques pour que la percée devienne complètement opérante.

Notre propos est donc d'étudier les corrélations entre la gare et la ville à partir de l'étude des percées, qui résultent de ces relations. Au début du XIX^e siècle, un nouvel espace public apparaît avec le développement de la technologie industrielle. Il s'appuie sur une logique de l'équipement qui conduit à une redistribution de l'espace urbain. La percée n'est pas seulement accessible dans sa seule dimension opérationnelle (voie nécessaire), elle est aussi un élément inscrit dans la permanence et la totalité urbaine : rues, circulations et échanges. En effet, la gare devient un élément structurant, car non seulement elle s'affirme comme un équipement nouveau dans le cadre du développement de nouvelles pratiques sociales, mais elle engendre également la formation de rues et de quartiers. La gare est implantée soit en fonction de l'état existant, soit en fonction d'une évolution future et souhaitée de la ville. Ces changements interviennent avec l'accélération des déplacements des personnes et des marchandises.

Dans une précédente recherche sur « La mécanique de la percée urbaine de 1750 à 1900 », nous avons tenté, à travers l'étude des trois percées d'Orléans, de montrer le rôle de la percée en tant que système de transformation générale dans la formation de la ville moderne.

⁵² - Pierre PINON, 1988, *op-cit.*

En effet, la percée est un des outils révélateurs d'une nouvelle conception de la ville : la ville n'est plus enfermée dans ses remparts, elle s'ouvre et abolit ses frontières. Car, ce ne sont pas uniquement les modalités d'ouverture de la ville qui sont modifiées, mais également l'appréhension de l'art urbain et de l'architecture. Cette nouvelle conception se traduit par de nouvelles approches qui se manifestent à différents niveaux : l'ouverture de la rue, la vente et l'acquisition des terrains, la construction des immeubles et les règles implicites qui s'y rattachent. Enfin, par les nouveaux modes de déplacement qu'elle induit, la percée modifie les rapports de la ville avec son territoire.

Dans le cadre de la ville d'Avignon, et en nous appuyant plus particulièrement sur l'ouverture du cours Jean-Jaurès et de la rue de la République⁵³, nous souhaitons poursuivre nos études sur les transformations des villes à partir des exemples d'ouverture de rues.

Nous analyserons la percée urbaine à travers les différentes opérations d'urbanisme qui justifient l'ouverture de nouvelles rues par la municipalité, en particulier la constitution de la place de l'Horloge et l'implantation de la gare à Avignon.

La recherche sur Orléans⁵⁴ et l'ouverture des rues Royale, Jeanne d'Arc et de la République, nous a permis de mettre en évidence les trois étapes significatives de l'évolution de la percée, qui correspondent à trois périodes différentes⁵⁵. Ces trois étapes sont le reflet de la mise en place d'une nouvelle politique urbaine et d'une nouvelle conception de la centralité et des limites de la ville. La comparaison de la mise en œuvre des projets nous montre également une évolution de la perception de la commande architecturale et urbanistique.

À Avignon, l'ouverture de la rue de la Gare semble résumer cette conception à elle seule. Au XVIII^e siècle il semble que la ville s'attèle à la question de son centre et de son ouverture, par l'intermédiaire de deux projets, l'aménagement de la place de l'Horloge et la création d'une rue traversant la ville. Ces deux projets n'aboutissent pas et il faut attendre le début du XIX^e siècle pour qu'apparaissent les prémices d'une nouvelle politique urbaine. En effet, la construction du Théâtre et de l'Hôtel de Ville, tout comme l'agrandissement de la place de l'Horloge, définissent dans un premier temps la nouvelle centralité de la ville, mais il faut attendre l'apparition du chemin de

⁵³ - Ancien cours et rue Bonaparte.

⁵⁴ - B. HUET, M. LAMBERT, M. PERCHE et J.-M. PEYSSON, 1988, *op.cit.*

⁵⁵ - Le percement de la rue Royale au milieu du XVIII^e siècle amorce l'ouverture de la ville sur l'extérieur, et s'appuie sur la définition du nouveau centre de la ville, avec l'aménagement de la place du Martroi ; la création de la rue Jeanne d'Arc s'effectue dans la première moitié du XIX^e siècle, et participe à création d'un nouveau quartier résidentiel ; quant à la rue de la République, ouverte à la fin du XIX^e siècle, elle renvoie à un double objectif, symbolique et fonctionnel : elle pose à nouveau le problème de la centralité de la rue et de la ville par l'intermédiaire de l'implantation de la gare, et devient le lieu de la nouvelle économie marchande (banques, commerces etc.).

fer, au milieu du siècle, pour que le problème de l'ouverture de la ville sur l'extérieur soit posé d'une manière nouvelle. Cette ouverture passe par une redéfinition de la centralité de la cité.

Cependant, contrairement à Orléans où la percée est réalisée après l'implantation du chemin de fer et de ses équipements, la percée d'Avignon a pu influencer le positionnement de la gare. La question reste entière, le projet de la percée et celui de la gare étant très rapprochés dans le temps. Question d'autant plus incontournable qu'elle interroge les déterminismes propres à la morphologie urbaine, que nous reformulons ainsi : comment les acteurs prennent-ils appui sur ces déterminismes pour réaliser leurs objectifs et construire leurs stratégies ?

Cette première approche nous a cependant permis de confronter certaines de nos hypothèses à des cas concrets : à travers l'étude de la percée de la rue de la République⁵⁶, nous avons découvert que ce projet relève à l'origine de la volonté de maîtriser les rapports du centre avec la périphérie.

L'étude plus approfondie de ce projet nous permettra de comprendre la genèse de cette percée. À Avignon, au XVIII^e siècle, l'idée de la percée naît de la volonté de concevoir, une communication de type « traverse de ville » à la façon de Trudaine, – type de communication que l'on retrouve dans plusieurs villes de France au milieu du XVIII^e siècle, comme à Orléans. Pendant cette période, Avignon est une ville étrangère, mais entretient de nombreuses relations avec la France. Par exemple, les ingénieurs des Ponts et Chaussées viennent aux portes de la ville pour y rectifier la route Royale de Paris à Antibes. De nombreuses personnalités françaises souhaitent et envisagent la reconstruction du pont sur le Rhône pour faciliter les échanges entre les différentes régions françaises, mais elles se heurtent alors à l'État pontifical. Il n'est donc pas possible de profiter du passage de la route royale dans la ville pour y ouvrir une nouvelle rue, comme ce fut le cas à Orléans et à Tours à la même époque. De plus, la configuration urbaine n'impose pas de passage par l'intérieur de la cité : les routes royales contournent la ville à l'est et à l'ouest.

Bien que ces projets n'aient pas été réalisés au XVIII^e siècle, ils restent riches d'enseignements quant à la volonté de transformation et d'ouverture de la ville. Bien qu'ils soient en contradiction avec la volonté du pouvoir pontifical et qu'ils nécessitent la participation des généralités voisines⁵⁷, ils montrent également que cette absence de concrétisation résulte de leur manque de maturation. Au XVIII^e siècle, la réalisation des percées nécessite la participation financière de l'État. Les nouvelles traverses sont alors considérées comme des « routes royales » pour que l'État puisse les

⁵⁶ - La rue de la République est le nom actuel de la percée appelée alors rue Bonaparte.

⁵⁷ - La France au XVIII^e siècle était divisée en Généralités. Avignon était bordée par les Généralités du Dauphiné, de la Provence et du Languedoc.

subventionner. Par exemple, à Orléans, la reconstruction du pont était indispensable à la ville pour rétablir une communication existante et indispensable à la jonction des deux rives de la Loire. Le percement de la rue Royale s'est effectué simultanément et dans le prolongement du nouveau pont. À Avignon, les États pontificaux ne sont pas opposés à la reconstruction du pont sur le Rhône, mais la contrepartie qu'ils demandent à la Généralité française est trop importante pour que la France accepte de la payer.

L'implantation du chemin de fer en bordure de la ville pose d'une certaine manière et de façon plus directe les mêmes questions que l'implantation du pont au XVIII^e et au début du XIX^e siècle.

L'étude des différents projets d'implantation de la gare nous renseigne non seulement sur l'attitude du conseil municipal en ce qui concerne l'emplacement de la gare, mais également sur son aptitude à appréhender et à gérer les potentialités de la ville en matière urbanistique. A aucun moment le conseil ne prévoit de situer la gare à l'est de la ville lorsque le projet des lignes de chemin de fer entre Lyon et Marseille est envisagé de façon continue. Toutefois, à la fin des années 1830, lorsqu'on divise le parcours en deux lignes différentes, on choisit de placer la gare au nord-est de la ville, à proximité de la porte Saint-Lazare. De même, on n'évoque jamais la possibilité d'implanter la gare dans le prolongement de la percée qui est pourtant prévue dans le plan d'alignement, à l'est de la ville. Alors, comment le projet de la rue de la République est-il né ? S'agit-il d'une volonté consciente de rééquilibrer l'ensemble de la ville ou bien le fait des circonstances ?

La percée apparaît principalement comme un outil opératoire de l'urbanisme haussmannien, appliqué à Paris, mais également dans plusieurs villes de province, comme un élément de transformation des centres anciens. Différentes études de cas récentes montrent comment l'application de ce principe d'ouverture de la ville a été subtile. Au niveau historique, plusieurs recherches ont montré que la percée n'était pas une création purement haussmannienne : Pierre Pinon, avec l'étude des routes royales qui traversent les villes ; B. Huet [1989] avec l'étude des percées d'Orléans ; à Tours, F. Bataille [1950] et de R. Crozet [1954] ont fixé son origine au XVIII^e siècle⁵⁸. Par ailleurs, P. Pinon à Paris, B. Huet à Orléans, M. Darin à Nantes, Rouen, Toulouse et Montpellier, D. Bertin à Lyon, A. Sanders à Paris et Y. Leblicq à Bruxelles, pour ne citer que quelques exemples, ont apporté un nouvel éclairage sur les périodes pré-

⁵⁸ - François BATAILLE, « Une opération d'urbanisme à Tours au XVIII^e siècle », in *Urbanisme*, n°1.2, 1950.
René CROZET, « Circulation routière et travaux d'urbanisme à Tours au XVIII^e siècle », in *Urbanisme et Architecture - Études écrites et publiées en l'honneur de Pierre Lavedan*, Paris, Henri Laurens, 1954.

hausmanniennes et haussmanniennes à travers l'étude de plusieurs percées au XIX^e siècle, que ce soit à Paris, dans des villes provinciales ou étrangères.

Cependant ces études s'intéressent principalement à l'analyse de cas particuliers. D'autres exemples pourraient faire l'objet de recherches, notamment en province, pour éclairer cette période. C'est pourquoi nos travaux privilégient l'étude de la percée, non seulement par rapport à l'analyse typologique, mais également par rapport à la morphologie de la ville. Cette méthode d'analyse, que nous avons appliquée à l'étude intitulée « Les trois percées d'Orléans », reste d'actualité, et nous avons choisi de poursuivre nos travaux dans ce sens. Indépendamment de la connaissance de la ville d'Avignon, cette étude permet non seulement une approche comparative de la ville, au niveau des transformations qui ont lieu dans la première moitié du XIX^e siècle, mais aussi une réflexion sur la percée.

Dans l'analyse de l'ouverture de la ville sur l'extérieur, il est intéressant de saisir comment s'applique localement la politique gouvernementale en matière d'aménagement urbain, à travers le ministère des Travaux Publics et ses ingénieurs. Les villes provinciales possèdent leurs propres particularités et pratiques municipales, qui dépendent de leurs situations économiques, historiques et géographiques. Des principes généraux d'organisation spatiale des villes ont pu être dégagés à partir de l'étude de la réalisation des aménagements urbains dans de grandes métropoles comme Paris, Lyon ou Marseille. Il apparaît cependant difficile d'adapter un modèle d'urbanisation, valable dans certaines conditions économiques favorables, à des villes dont les caractéristiques d'évolution sont différentes ou défavorables. Par exemple, la pression démographique⁵⁹ n'était pas suffisamment forte dans plusieurs villes françaises pour que ces opérations de percement soient réussies de manière optimale. À Nantes et à Bordeaux, malgré une population importante, les percées projetées entre la gare et le centre-ville n'ont pas été réalisées, bien que ces deux villes aient hérité des pratiques urbaines d'embellissement du XVIII^e siècle. Cette non-réalisation dépend donc d'autres facteurs locaux. C'est pourquoi le modèle haussmannien ne devrait pas être considéré comme un outil applicable dans toutes les villes et dans toutes les situations. Si de nombreuses villes en Europe l'ont appliqué, leur taille et leur évolution sont cependant plus proches des grandes villes françaises comme Paris ou Lyon, que de villes comme Avignon (on peut alors parler de politique

⁵⁹ - Population en 1789 : 26.000 habitants ; en 1806 : 23.789 habitants ; en 1821 : 29.407 habitants ; en 1841 : 32.679 habitants ; en 1851 : 36.000 habitants ; en 1876 : 38.008 habitants ; en 1891 : 43.456 habitants ; en 1901 : 46.896 habitants.

Depuis la période glorieuse des Papes à Avignon la ville n'a toujours pas retrouvé une population aussi importante que pendant cette période. Elle possède un surplus de maisons par rapport à la totalité de sa population. La croissance démographique a surtout régressé après la Grande Peste de 1720 qui a emporté un tiers de la population.

haussmannienne). Dans le cas de ces villes moyennes, peut-on appliquer le terme de percée haussmannienne à toutes les opérations d'ouverture de rues ?

Des chemins de fer et des villes

En 1943, dans un dossier de la revue *Urbanisme* consacré au centenaire des premières grandes lignes de chemin de fer, Marcel Poète analyse les rapports entre chemin de fer et urbanisme. Dans son article, il montre comment l'entrée en scène de l'urbanisme – qu'il définit comme « l'organisation réfléchie, par l'homme, des conditions matérielles et morales de vie des agglomérations humaines, selon les moyens propres à l'état existant de la civilisation » –, coïncide avec le développement du chemin de fer. Il oppose l'urbanisme « à l'art des découpeurs ou traceurs de terrains, pratiqué pour les villes neuves et bastides du Moyen Âge ou, de façon plus sommaire, pour les XVII^e et XVIII^e siècles ». L'approche de Marcel Poète est double : centrée d'une part sur le développement économique, – l'évolution industrielle –, elle s'intéresse d'autre part aux rapports de la gare avec son environnement.

La particularité de cette étude est en effet d'aborder les conditions d'évolution et de transformation des villes en mettant plus particulièrement l'accent sur l'insertion de la gare et des installations ferroviaires dans la ville lors de leur apparition. Si l'implantation des principales gares de chemin de fer en France n'a pas été modifiée depuis leur construction, de nouvelles relations se sont installées dans les villes avec la modernisation des échanges, nécessaire et sans cesse renouvelée. En facilitant et en amplifiant ces échanges, le chemin de fer a bouleversé durablement le mode de constitution et de structuration des villes depuis le milieu du XIX^e siècle. L'impact des principales gares est aujourd'hui beaucoup plus important qu'il y a 160 ans. Cependant, dans de nombreux cas, la pression urbaine a modifié l'aspect extérieur et intérieur des principales gares. La démolition et la reconstruction de la gare Montparnasse illustrent les changements induits par la densification des villes.

Il nous semble donc indispensable de remonter à l'origine des transformations apportées par le chemin de fer pour comprendre quels ont été les problèmes posés par son implantation.

Le chemin de fer intervient à trois niveaux : l'échelle nationale ou régionale, l'échelle de la ville, et l'échelle du bâtiment, – que ce soit celle de la gare ou celle des autres bâtiments dans la ville. Il met en scène différents acteurs : l'État, avec notamment les ingénieurs des Ponts et Chaussées, les départements et les préfets, les municipalités et les chambres de Commerce, ainsi que les compagnies de chemin de fer.

Pour comprendre les implantations du chemin de fer dans la ville, il nous faut donc connaître dans quel contexte il a été construit, comment il a été perçu et quelles ont

été ses évolutions techniques. Étudier les rapports du chemin de fer et de la ville à plusieurs niveaux de lecture nous permet ainsi de comprendre les politiques globales de l'État ou des compagnies de chemins de fer, ainsi que les politiques locales, celles des départements et les villes. Cette confrontation nous amène aussi à cerner les hésitations, les controverses, les négociations, les solutions et les questions qui ont encadré la construction du chemin de fer.

En effet, les problématiques d'implantation du chemin de fer dans la ville posent la question du rapport du chemin de fer, et principalement de la gare, avec la ville dès la création du réseau. L'analyse des premières implantations constitue un révélateur efficace pour comprendre le choix des emplacements dans la gestion urbanistique de leur développement, et notamment par rapport au degré d'économie des villes.

L'étude de l'implantation de la gare est liée en premier lieu au choix afférents à la construction de la ligne. C'est pour cette raison qu'il nous semble indispensable de comprendre pourquoi, comment et quand le chemin de fer est arrivé à Nîmes et autour d'Avignon, ce qui conditionne les modalités d'implantation. L'évolution du chemin de fer est si importante pendant les vingt premières années qui suivent son apparition en France, que les réflexions sur l'implantation sont non seulement fonction des intervenants, mais aussi des conditions de production du chemin de fer. Celles-ci dépendent dans un premier temps du site, et de la possibilité ou non pour la voie ferrée de le contourner. Pour des raisons de sécurité, la circulation des locomotives nécessite un certain angle de courbe et une pente maximum : certains terrains ne permettent pas aux trains de passer à une vitesse raisonnable. Il en est de même pour franchir certaines élévations qui dont les pentes sont trop fortes, ou pour le passage des routes et chemins, qui selon leur fréquentation nécessitent soit de passer par dessus ou par dessous, soit la construction d'un passage à niveau. Il faut aussi évoquer la nécessité d'implanter la gare de voyageurs en relation directe avec la gare de marchandises, pour une question de visibilité dans le mouvement des convois, ce qui exige une distance réglementaire entre elles. Ces contraintes physiques, que le perfectionnement du chemin de fer va petit à petit résoudre et régler, se mettent en place pendant la vingtaine d'années qui précède l'implantation définitive de la gare du chemin de fer de Nîmes en 1844, et à Avignon en 1852.

De plus, le chemin de fer doit surmonter les rivalités entre villes voisines, la concurrence des différents moyens de transport entre eux, celle qui sévit entre les compagnies et les différents intervenants.

Il faut ajouter à ces différents éléments la situation politique de la France, qui influe sur l'attitude du gouvernement vis-à-vis du chemin de fer : faut-il laisser la charge de son développement au secteur privé ? Quelle est la participation de l'État dans ce

domaine ? De plus, l'apparition et le développement du chemin de fer nécessitent des lois appropriées, notamment en ce qui concerne la réglementation des expropriations ou la possibilité de souscrire à des emprunts.

Nous ne pouvons que partiellement répondre à toutes ces questions, ce sujet n'étant pas exactement le nôtre, mais elles jouent un rôle non négligeable dans l'implantation du chemin de fer dans un lieu et une situation donnés, en fonction de l'importance plus ou moins grande des villes concernées et des politiques locales en matière d'art urbain.

* * *

Il ne s'agit pas ici de faire l'historique de la création des lignes de chemin de fer autour de Nîmes et d'Avignon, mais d'étudier précisément comment les lignes de chemin de fer et les gares ont été implantées en fonction de la structure urbaine et de la politique urbaine de la municipalité. Le dépouillement d'archives, complété par un certain nombre d'études, nous a permis de mieux saisir l'histoire de la création des lignes de chemin de fer autour de Nîmes et d'Avignon. Afin de mieux nous repérer dans l'« épopée » du chemin de fer autour de ces deux villes, nous avons fait l'inventaire des différents projets de lignes et leurs réalisations.

Des études antérieures sur les routes royales, les canaux ou la voirie urbaine nous ont sensibilisés à l'importance de l'infrastructure dans la ville et dans le paysage. Les améliorations et la rectification progressives des routes et des canaux ont été l'occasion de nombreux projets et de plusieurs réalisations aux XVIII^e et XIX^e siècles. Paradoxalement, si la gare, en tant que bâtiment, a fait l'objet de nombreuses études, notamment en histoire de l'Art, l'importance de la répercussion de son implantation sur la forme du paysage et de la ville reste encore confidentielle.

Lors de sa mise en service, le chemin de fer apparaît comme l'introduction d'« un mouvement rectiligne et uniforme, [...] perçu comme un mouvement pur et abstrait⁶⁰ ». Il transforme littéralement la notion des distances et modifie le rapport à l'espace des voyageurs. De ce fait, la notion du voyage, qu'il rationalise, offre une nouvelle vision de l'espace, alors perçu comme un défilement d'images à travers la vitre du compartiment. Cet éclatement de l'unité spatiale correspond au développement et à l'extension du paysage urbain et à la transformation de la ville.

Cependant, on aborde l'espace différemment selon les pays en construisant le chemin de fer. Par exemple, la création des lignes ne s'est pas faite de la même manière sur le continent nord-américain et l'Europe : aux États-Unis, il est généralement établi que le

⁶⁰ - Wolfgang SCHIVELBUSCH, *Histoire des voyages en train*, Le Promeneur, 1990, 253p.

chemin de fer a servi à la conquête du territoire, à défricher un terrain vierge et à le coloniser. Le terrain était libre et gratuit, mais la main-d'œuvre rare. Il fallait donc que la construction du chemin de fer soit la moins cher possible⁶¹. Ce n'est pas la ligne droite qui domine, mais plutôt la courbe qui contourne les montagnes et suit les vallées. Cette notion de l'espace indéfini se retrouve dans l'évolution des villes américaines au XIX^e siècle. Elles se sont développées à partir des principes urbains des villes européennes, en les adaptant toutefois aux terrains, vierges de toute construction.

« Cette confrontation immédiate ou ce prolongement dans la nature fournissent la base matérielle de la conception américaine des machines et de l'industrie [...]. Les transports mécaniques demeurent producteurs d'espaces⁶². »

En Europe, le développement du chemin de fer découle d'abord du développement industriel. La priorité est donc d'établir une liaison rapide entre les centres de production et les centres de distribution. Par ailleurs, si le sol coûte cher, la main-d'œuvre est abondante. C'est pour ces raisons que l'on ne recula jamais devant d'énormes travaux de terrassement ou le percement de tunnels, pour permettre une distance de parcours minimum.

En France, l'expérience acquise lors de la construction des canaux a contribué aux premiers projets de voies ferrées. Les premières lignes ont été projetées pour se substituer aux projets de canaux jugés techniquement irréalisables, ou trop coûteux. Au XVIII^e siècle, la construction des canaux relève d'une conception technique et spatiale d'aménagement du territoire : le canal est une œuvre architecturale s'inscrivant dans le paysage. Toutefois, dans les années 1820, quelques années avant l'apparition du chemin de fer, une nouvelle rationalité économique prévaut pour l'aménagement des canaux : le gouvernement souhaite réduire les embellissements et les aménagements lors de leur construction⁶³. Cette nouvelle manière de penser s'est traduite non seulement dans les aménagements inscrits dans le paysage français, les canaux et les routes, mais aussi dans le tracé du chemin de fer. Si au XVIII^e siècle, l'espace est représenté dans sa totalité et en couleur, au XIX^e siècle, l'argument technologique prévaut sur l'aménagement du territoire. Toutefois, les héritiers de la tradition d'embellissement du XVIII^e conservent une vision de l'aménagement de l'espace en liaison avec le territoire.

⁶¹ - Voir à ce sujet Karen BOWIE, *Architecture ville et territoire : histoire, patrimoines et paysages vus depuis le chemin de fer. Réflexions sur un parcours de recherche, 1987-2010* : Vol. 1 : *Pour une histoire culturelle des paysages techniques. Le chemin de fer du Canal de l'Ourcq, projets et débats 1837-1841* ; Vol. 2 : *Sélection de travaux publiés* ; Vol. 3 : Jean-Yves MOLLIER (dir), Habilitation à Diriger des Recherches (HDR), Université de Versailles Saint-Quentin, Juillet 2010, 3 Volumes, 1394p. Dans cette habilitation, Karen Bowie démontre que cette appréciation n'est pas établie.

⁶² - W. SCHIVELBUSH, 1990, *op.cit.*

⁶³ - Pierre PINON, 1986a, *op.cit.*

Méthodes et sources

Méthodes

La spécificité de cette étude réside dans une approche à la fois historique et morphologique visant à éclairer : a) les rapports entre les formes urbaines et architecturales, composantes des villes anciennes, et leurs extensions ou grands projets urbains ou infrastructurels ; b) les principes théoriques et pratiques de la conception et les modalités de réalisation de ces formes ; c) le jeu des intervenants concourant à les produire ; d) l'élaboration des règles tendant à les régir.

La spécificité de notre parcours a orienté ce travail, et notamment nos études d'architecture, qui nous ont sensibilisés à la conception des espaces architecturaux et urbains,. La compréhension de la formation de l'espace nous permet de nous interroger non seulement sur ce qui a été réalisé, mais également sur ce qui ne l'a pas été, et notamment le ou les projets intermédiaires qui ont permis, ou non, le processus d'élaboration des morceaux de villes observés.

Si l'idée initiale est d'étudier une partie de la ville, quartier d'extension ou percée, elle ne peut se faire sans une compréhension de l'évolution de l'ensemble urbain. C'est pourquoi nous avons resitué chaque projet dans le cadre des transformations de la ville entière et de son évolution.

Cette recherche s'inscrit également, mais de manière plus indirecte, dans le développement récent de l'approche territoriale dans les études architecturales et urbaines, notamment par le biais de l'analyse des infrastructures dans leur rapport à la forme urbaine. Ces recherches, qui s'intéressent plus précisément à l'étude du XX^e siècle, portent aussi pour certaines d'entre elles sur les routes⁶⁴ et les canaux⁶⁵ aux XVIII^e et XIX^e siècles. L'importance de la répercussion des infrastructures sur la forme du paysage et de la ville est l'un des thèmes émergents de la recherche actuelle. À l'éclatement de l'unité spatiale correspondent l'extension du paysage urbain et la transformation de la ville contemporaine. Nous envisageons l'étude des infrastructures comme une méthode d'analyse de la ville, plutôt que comme objet proprement dit. L'étude du chemin de fer permet d'approcher la complexité des nouveaux rapports espaces/société issus de l'espace urbain contemporain.

Nîmes et Avignon s'avèrent opposées non seulement par leur histoire, mais également par leur morphologie et leur développement urbain : l'une est étendue, ouverte, et a fait

⁶⁴ - Pierre PINON, « Gli attraversamenti urbani in Francia nel XVIII secolo », *Casabella* n°547, juin 1988, pp. 42 à 51.

⁶⁵ - Pierre PINON, *Un canal, des canaux*, Exposition de la Caisse nationale des Monuments et des Sites, ministère de la Culture, éd. Picard, 1986.

l'objet de nombreux projets urbains ; l'autre est refermée dans son rempart, et n'a subi que de rares aménagements ; l'une a fait le choix des échanges, du commerce, l'autre est héritière d'un passé qui l'a mise à l'écart.

Nîmes est une ville du sud-est de la France, située dans la région du Languedoc-Roussillon ; elle est le chef-lieu du département du Gard. Au XVIII^e siècle, elle faisait partie de l'intendance du Languedoc. Sa fondation remonte à la période antique, et elle a été fortement marquée par la période romaine, notamment avec la construction de plusieurs monuments.

Avignon est une ville du sud-est de la France, située dans le département du Vaucluse, dont elle est la préfecture ; elle est bordée au nord et à l'ouest par le Rhône. En raison de l'installation des Papes entre 1309 et 1423, elle est surnommée « la cité des Papes ». Elle fait partie du Comtat Venaissin (états pontificaux) jusqu'à la Révolution française ; elle est intégrée à la France en 1791. C'est la plus grande ville française à avoir conservé son enceinte du XIV^e siècle.

Après avoir présenté chacune de ces deux villes, nous nous intéresserons aux projets réalisés. L'étude de Nîmes fait apparaître une pratique, celle de l'extension, déjà utilisée au XVIII^e siècle avec la création du quartier Richelieu, et jusqu'au début des années 1840, avec l'élaboration du quartier de l'Embarcadère, que nous étudierons en détail.

La recherche sur Avignon fait apparaître un outil opératoire, la percée, qui devient un moyen de transformation des villes françaises pendant la période haussmannienne, mais surtout à Paris. La réalisation de l'avenue Jean-Jaurès et de la rue de la République correspond à l'une des premières réalisations de ce type, au début des années 1850.

Comme nous l'exposons en préliminaire dans notre avant-propos, le déroulement de la thèse a évolué. Initialement, elle suivait le plan ci-dessous :

1 - Retracer l'histoire de la création des lignes de chemins de fer et des gares à Avignon et à Nîmes. Comment les lignes de chemins de fer et les gares ont été implantées par rapport à la structure urbaine et la politique urbaine de chacune de ces municipalités ?

2 - Étudier les transformations et l'extension des villes d'Avignon et de Nîmes au XIX^e siècle, à la suite de l'implantation de leurs gares respectives, avec la création d'une nouvelle rue pour Avignon et d'un nouveau quartier pour Nîmes.

3 - Comparer les deux villes.

Pour Nîmes, nous avons approfondi la démarche qui consistait à resituer ces deux villes dans leur contexte afin de comprendre leur évolution antérieure, en nous attachant plus particulièrement au plan d'embellissement et d'alignement de Raymond,

et aux aménagements qui en résultent au début du XIX^e siècle. En effet, dans son plan, l'architecte du Roy, envisage un plan d'extension au sud de la ville, à l'emplacement du futur plan du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. Cette antériorité du projet répond ainsi à l'une des hypothèses que nous avons posées au préalable, à savoir qu'il existe dans le tissu urbain des lieux constitués privilégiés pour accueillir les institutions et les services nouveaux. A Nîmes, le sud de la ville, non construit, constitue un espace avantageux pour l'agrandissement de la ville.

Nous avons choisi d'établir un parallèle entre les deux villes afin de faciliter leur comparaison. Ainsi, le plan retenu pour cette thèse est celui de l'étude successive des deux villes, divisée en trois parties correspondantes : l'étude de la ville avant le chemin de fer, l'implantation du chemin de fer, et les transformations liées à cette nouvelle infrastructure. La comparaison des deux villes sera effectuée sous la forme d'une synthèse qui précèdera la conclusion.

* * *

Les sources imprimées

Les deux villes ont fait l'objet de nombreuses contributions, que ce soit dans le cadre d'ouvrages généraux ou de textes d'érudits locaux faisant référence à l'histoire, ou d'études architecturales, et plus rarement urbaines : travaux universitaires, maîtrises ou thèses, contrats de recherches publics, articles.

Dans le cadre de l'histoire de Nîmes, nous citerons, pour le XIX^e siècle, l'*Histoire de la ville de Nîmes* d'Adophe Pieyre⁶⁶, qui reprend, année par année, les événements survenus parallèlement en France et à Nîmes, avec notamment la liste des travaux réalisés par la municipalité, sans toutefois en détailler le contenu. Nous citerons également l'ouvrage plus récent d'Aimé Serre sur *Les rues de Nîmes*, qui constitue une bonne base pour déchiffrer l'histoire des rues de la ville. Dans les études plus contemporaines, la ville du XVIII^e siècle a été étudiée largement, avec notamment les travaux en histoire de Lynne Teisseyre Sallmann, ou ceux de Corinne Potay⁶⁷ (toutefois, sa thèse concerne plus l'histoire des constructions et leur architecture que le projet urbain). Sur le XIX^e siècle, il existe des études ponctuelles, comme celle de Florence Fombonne Loridan sur *L'évolution de la trame urbaine*

⁶⁶ - Adophe PIEYRE *Histoire de la ville de Nîmes depuis 1830 jusqu'à nos jours*, Nîmes, Catelan librairie éditeur, 1886.

⁶⁷ - Lynne TEISSEYRE-SALLMANN, *Métamorphose d'une ville. Nîmes de la Renaissance aux Lumières*, ChampVallon, Époques, collection d'histoire, 2009.
Corinne POTAY, *L'architecture à l'âge classique à Nîmes. Fin XVI^e siècle-fin XVIII^e siècle*, th. UL-II, 1991.

nîmoise, ou l'article de Corinne Potay dans *Nîmes. Les vingt ans du secteur sauvegardé*, sur « Les percées haussmanniennes »⁶⁸. Récemment, trois articles ont été rédigés sur deux architectes Nîmois : Charles Durant, par Olivier Liardet, et Jean-Arnaud Raymond, par Corinne Potay et par Marie-Luce Pujalte-Fraysse⁶⁹. Cependant, d'une manière générale, que ce soit pour Nîmes ou Avignon, les études reprennent l'historique des projets sans en décrire la forme.

Pour Avignon nous citerons l'ouvrage ancien de M. Lechalier, *Les Annales municipales de la ville d'Avignon*⁷⁰, qui nous a permis de suivre les délibérations du conseil municipal. Parmi les recherches plus contemporaines, citons *Avignon intra-muros, étude urbaine*, de M. Arnoux ; *Avignon intra-muros, de la rénovation à la réhabilitation de l'espace existant*, d'Olivier Rigaud, ou encore *Avignon, diagnostic de l'évolution d'un centre ancien*, d'Alexandre Méliassinos et Sandra Lippensholtz, ainsi que l'article sur « Les murs d'Avignon » de Jean-Louis Taupin⁷¹. Toutefois, les études sur l'évolution urbanistique et architecturale de la ville au XIX^e siècle sont inexistantes. Pour les quatre siècles précédents, notons l'ouvrage de Jean-Jacques Gloton sur *La culture architecturale dans le Midi de la France*⁷². Parmi les études plus récentes, celle d'Olivier Rigaud, qui tente de retracer très fidèlement l'évolution d'Avignon. Sa thèse s'intéresse plus particulièrement à la réhabilitation du centre ville et au quartier de la Balance, mais il réalise son esquisse historique uniquement à partir des documents de synthèse existants. Il nous a donc semblé indispensable, dans un premier temps, de reprendre l'analyse à partir des documents d'archives, pour permettre une

⁶⁸ - Florence FOMBONNE-LORIDAN, DESS, Université d'Aix-Marseille-Institut d'aménagement, 1993.
Corinne POTAY, « Les percées haussmanniennes », in *Nîmes, Les vingt ans du secteur sauvegardé*, ville de Nîmes, 2006.

⁶⁹ - Olivier LIARDET, « Charles-Étienne Durand à Nîmes ou le rêve de la ville néoclassique à l'aube du XIX^e siècle », in *Autour de la ville de Napoléon*, Gilles BIENVENU, Géraldine TEXIER-RIDEAU, (dir.), Colloque de la Roche-sur-Yon, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

Corinne POTAY, « Le projet d'urbanisme de la fin du XVIII^e siècle : le plan Raymond », in *Nîmes, Les vingt ans du secteur sauvegardé*, ville de Nîmes, 2006.

Marie-Luce PUJALTE-FRAYSSE, « Nîmes à la fin du XVIII^e siècle : une ville éprise de son histoire. Le projet de Jean-Arnaud Raymond, architecte des États du Languedoc », in *Bulletin monumental*, Société française d'archéologie, Tome 168-2, 2010.

⁷⁰ - Marius LECHALLIER, *Les annales municipales de la ville d'Avignon*, Imprimerie Administrative, Avignon, 2 tomes, 1929.

⁷¹ - ARNOUX, *Avignon- intra-Muros - Étude urbaine*, Mémoire de Maîtrise de Géographie, 1969, Aix-Marseille II.

Olivier RIGAUD, *Avignon, intra-muros, de la rénovation à la réhabilitation de l'espace existant*, thèse de 3^e cycle, 1983, Paris I.

Alexandre MÉLISSINOS et Sandra LIPPENSHOLTZ, *Avignon, diagnostic de l'évolution d'un centre ancien*, ministère de l'Urbanisme et du Logement, direction de l'Architecture, 1983.

Jean-Louis TAUPIN, « Les murs d'Avignon », in *Les Monuments Historiques de la France*, 1973.

⁷² - Jean-Jacques GLOTON, *Renaissance et baroque à Aix en Provence : recherches sur la culture architecturale dans le Midi de la France de la fin du XV^e au début du XVIII^e siècle*, éd. Rome, École française de Rome, Paris, 1979.

interprétation nouvelle des documents graphiques, du double point de vue de la conception des projets et de la transformation de la ville.

Parmi les textes d'érudits locaux, nous citerons, pour Nîmes : l'article de F. Rouvière, « La démolition des remparts de Nîmes (1774-1790) », l'ouvrage de Max Raphel, *La Renaissance et les Temps Modernes*⁷³. Par ailleurs, de nombreux ouvrages anciens existent, publiés par les éditions Lacour, comme une description de l'Hôtel Bezard ou celle du théâtre de Nîmes⁷⁴. Pour Avignon, nous citerons les ouvrages d'Adrien Marcel, *Dictionnaire des rues et places d'Avignon*, de Léopold Duhamel, *Les ponts d'Avignon*, et surtout celui de Joseph Girard, *Évocation du vieil Avignon*⁷⁵. De plus, à Avignon, de nombreuses notices sur les principaux éléments de l'évolution de la ville ont été rédigées et conservées à la bibliothèque municipale. Cependant, si elles nous donnent une chronologie fiable et détaillée des événements, les documents les concernant restent difficilement accessibles. En effet, ces textes sont conservés dans les archives locales, et ils n'ont pas toujours été référencés. Il ne nous a pas toujours été possible de les retrouver : c'est le cas, par exemple, à Avignon, du projet d'une percée au milieu du XVIII^e siècle, signalée par J. Girard, mais que ni le dépouillement systématique des délibérations du conseil municipal entre 1743 et 1769, ni la consultation des notes personnelles de l'auteur conservées à la bibliothèque municipale, n'ont permis de reconstituer. Autre exemple, l'ouverture de la rue du Vieux-Sextier (anciennement rue Acquaviva) au XVIII^e siècle, sur laquelle nous n'avons pas découvert d'études précises, exceptées les notes chronologiques d'Adrien Marcel, et ce malgré l'importance de cette réalisation.

En ce qui concerne les recherches sur les chemins de fer et les gares, les sources écrites sont assez nombreuses, que ce soit sur l'ensemble des lignes de chemins de fer françaises, que nous ne détaillerons pas ici, ou au niveau local avec, notamment, l'ouvrage de Marcel Blanchard, *Essais historiques sur les premiers chemins de fer du Midi Languedocien et de la Vallée du Rhône*⁷⁶. Pour les lignes de chemins de fer

⁷³ - F. ROUVIÈRE « La démolition des remparts de Nîmes (1774-1790) », *Revue du Midi*, Imprimerie Générale, Nîmes, 1898, pp.436-454.

Max RAPHEL, *La renaissance et les temps modernes*, 1912, tome 1, p. 423 à 424.

⁷⁴ - Jacques HOURS, *Une histoire de l'hôtel Bezard, le joyau de la poste nîmoise*, Lacour éditeur, 1994, 96p.

Robert CLÉMENT, *Les théâtres de Nîmes au cours des siècles*, Lacour éditeur, 1986.

⁷⁵ - Marcel ADRIEN, *Dictionnaire des rues et places d'Avignon*, non publié, conservé par la Bibliothèque Ceccano, Avignon, ms 5586 à 5614.

Léopold DUHAMEL, « Les ponts d'Avignon », in *Mémoires de l'Académie du Vaucluse*, 1904.

GIRARD Joseph, éd de Minit, Paris, 1958, p.178.

GIRARD Joseph, « Les transformations d'Avignon au XIX^e siècle », in *Annuaire des amis du Palais des Papes*, 1931, p. 59.

⁷⁶ - Montpellier, 1935, 24 cm, 252p. 1935,

autour de Nîmes, nous citerons plus particulièrement celui de Brossard⁷⁷ sur *Les chemins de fer dans le Gard* ; et pour Avignon, celui de Georges Legaud sur les *Problèmes de construction ferroviaire en Vaucluse, des origines à la construction du PLM, 1825-1860*⁷⁸. Cependant, les descriptions de l'implantation des gares restent très générales, malgré de nombreuses études de géographie, comme la thèse de René Clozier sur la gare du Nord, ou celle de René Crozet sur la gare de Tours. Le recours aux archives nous a donc été d'un grand secours⁷⁹.

Sources manuscrites

Le manque de précision des sources de la bibliographie existante sur notre sujet nous a amenés à dépouiller les sources manuscrites. De plus, les informations établies sur la période choisie sont ponctuelles et concernent plus l'architecture que le projet urbain.

Aux archives départementales, la série O, (Administration et comptabilité départementales) a alimenté la majeure partie de nos recherches, en particulier en ce qui concerne les autorisations urbaines et les chemins vicinaux (3-O). Nous avons complété ces informations par celles de la série S (Travaux publics), de la série N (sections 1 et 4, issues respectivement du conseil général et de la commission départementale et bâtiments départementaux), de la série J (Archives des chambres de Commerce), des archives notariales (série E) et de la série C, ainsi que de la série T pour Nîmes. Dans cette ville, les archives communales antérieures à 1790 sont conservées aux archives départementales.

Aux archives municipales, avec celle qui porte sur les délibérations du conseil municipal, la série O (Travaux publics et voies générales) est celle que nous avons le plus dépouillé. Nous avons également consulté la série M (Bâtiments). Les délibérations du conseil municipal constituent une source indispensable pour connaître toutes les décisions portant sur les travaux et les projets urbains. Toutefois, elles possèdent également leurs limites : les raisons du choix des projets ne sont pas toujours explicitées ou détaillées.

⁷⁷ - René BROSSARD, « Les chemins de fer dans le Gard - Origines et développement », in *Nîmes et le Gard*, Tome 2, Nîmes, 1912.

⁷⁸ - Georges LEGAUD, *Problèmes de construction ferroviaire en Vaucluse, des origines à la construction du PLM, 1825-1860*, Maîtrise d'histoire, 1972, Université d'Aix en Provence.

⁷⁹ - Ce n'est que depuis une vingtaine d'années que des travaux plus fouillés ont été réalisés. Par exemple, BOWIE Karen, (sous la direction de), *Polarisation du territoire et développement urbain : les gares du Nord et de l'Est et la transformation de Paris au XIX^e siècle. Une étude sur l'instauration et l'évolution des rapports entre les acteurs des grands aménagements ferroviaires urbains, première étape (1830-1870)*, AHICF/Plan Urbain, 1996.

Nous avons commencé nos recherches par les Archives nationales, les archives départementales, puis municipales, avec des allers-retours entre elles pour compléter nos recherches au fur et à mesure de l'avancement de notre travail.

L'utilisation des Archives nationales nous a non seulement permis de compléter notre approche, avec les archives de la Maison du Roi pour le projet de l'architecte Raymond, mais également de découvrir des documents graphiques, comme le « Projet des lavoirs de Raymond », les plans et coupes de Grangent sur le boulevard Gambetta à Nîmes, ou encore les projets de ponts pour Avignon.

Les Archives nationales conservent de nombreux dossiers sur Nîmes et Avignon avant le milieu du XIX^e siècle, que ce soit avant ou après la Révolution. Nous avons consulté : les séries E-Archives du conseil du Roi ; F1-Administration générale ; F2-Administration départementale ; F3-Administration communale ; F13-Rapports et correspondance sur les bâtiments civils ; F14-Travaux publics (canaux et chemins de fer) ; F21-Beaux-Arts ; H et N-Cartes et plans ; ainsi que les archives de la Maison du Roi (série O1), et la série AQ-Commission des Chemins de fer. Pour la seconde moitié du XIX^e siècle, les Archives nationales sont muettes.

Les sources documentaires proviennent pour l'essentiel du ministère de l'Intérieur, des préfectures et des communes (échelle communale, délibération des conseils municipaux, échelle départementale, procès-verbaux du conseil des Bâtiments civils).

Malgré la richesse des fonds, quelques lacunes ont été relevées, notamment en ce qui concerne les autorisations de travaux ainsi que des plans de l'avenue Feuchères, qui ont disparu alors qu'ils sont répertoriés (archives départementales du Gard) ou qui n'ont simplement pas été déposés à l'époque (archives notariales).

Malgré l'existence de nombreux plans, qu'ils soient généraux ou partiels, certains manquent ou n'ont pas été retrouvés. Certains ne sont ni datés, ni signés, d'autres encore, mentionnés dans les archives manuscrites ou par certains auteurs, n'ont pas pu être localisés.

Sources iconographiques

Le service des Cartes et Plans de la Bibliothèque nationale conserve les principaux plans de Nîmes et d'Avignon au XVIII^e et au XIX^e siècles. Nous les avons complétés par les plans du cadastre napoléonien conservés aux archives départementales du Gard et du Vaucluse. Aucun de ces plans n'est actuellement disponible sur Internet. Par contre les archives municipales de Nîmes et d'Avignon ont mis en ligne plusieurs plans. Pour cette dernière ville, la totalité des fonds est accessible au public, et disponible sur le site Internet des archives municipales. Nous avons pu ainsi alimenter notre recherche, et notamment en ce qui concerne les plans d'alignements, qui sont

souvent dégradés et difficilement consultables ou photographiables. Pour Nîmes, nous avons également trouvé aux Archives nationales le plan d'alignement partiel du quartier de l'Embarcadère, et aux Archives départementales et municipales, deux versions non approuvées du plan d'alignement par section.

Du point de vue des documents figuratifs, nous avons consulté le cabinet des Estampes de la Bibliothèque nationale, ainsi que quelques musées de Nîmes et d'Avignon. Les archives municipales d'Avignon conservent de nombreuses cartes et photographies anciennes. Sur Internet, nous avons également utilisé la base documentaire Mérimée, le site des archives municipales d'Avignon, et le site www.nemausensis.com, qui propose, pour Nîmes, une très bonne iconographie à partir de cartes postales anciennes.

Nous avons complété ce travail par quelques documents dessinés.

Les limites

Nous avons déjà évoqué dans l'avant-propos la nécessité de réduire notre étude par rapport à nos premières ambitions. La comparaison des deux villes nous a dirigés vers de nouveaux champs de recherche : le jeu des acteurs n'a pas été totalement mené au bout, et la volonté de resituer l'étude dans le champ théorique a été volontairement laissée de côté, car il s'agit dans ce cas d'études en soi.

1^{ère} partie : La ville de Nîmes

Introduction à la première partie

Cette première partie est organisée en trois chapitres :

Le premier chapitre s'intéresse de manière globale et particulière aux transformations de la ville de Nîmes. Il sert de cadre général à l'étude et analyse la constitution de la ville de la seconde moitié du XVII^e siècle au milieu du XIX^e siècle. Les phénomènes urbains sont répertoriés de manière chronologique.

Il a été divisé en cinq sous-chapitres :

- le premier sous-chapitre présente la ville et résume les principales étapes de son évolution urbaine ;
- le second détaille les différents projets d'extension, réalisés ou non, et analyse plus précisément le plan de l'architecte du Roi, A.-R. Raymond ;
- le troisième étudie les projets réalisés à la suite du plan de Raymond ;
- le quatrième reprend le développement de l'alignement à Nîmes au cours de la première moitié du XIX^e siècle ;
- le dernier sous-chapitre décrit les équipements qui ont été implantés au cours de la première moitié du XIX^e siècle sur les nouveaux espaces urbains de la ville : places et boulevards.

Le second chapitre s'intéresse à l'histoire des lignes de chemin de fer dans le Gard et à l'implantation des gares de Nîmes. Nous cherchons à y mettre en évidence d'une part le rôle prépondérant de l'infrastructure sur les transformations de la ville, et d'autre part l'attitude de la municipalité vis-à-vis de ce nouveau moyen de transport, ainsi que la capacité géographique de la ville à intégrer ces nouvelles données en fonction d'une nouvelle approche urbaine. Il s'articule autour de trois sous-chapitres :

- le rôle des principaux intervenants dans la réalisation des deux lignes de chemins de fer : nous tenterons de déterminer leurs interventions respectives dans le choix du site des gares ;
- l'histoire des lignes de chemin de fer aux abords de la ville, ainsi que les projets de canaux envisagés antérieurement ;
- le troisième sous-chapitre étudie les raisons de l'implantation de la gare au sud de la ville, et le débat autour de la construction du viaduc.

Le troisième chapitre analyse le projet et la réalisation de l'avenue Feuchères, ainsi que la formation du dessin du quartier de l'Embarcadère. Il est découpé en quatre sous-chapitres :

- le premier sous-chapitre étudie les prémices de l'extension dans le quartier des Calquières, à la suite de la reprise économique, au début de la Monarchie de Juillet.
- le second présente le quartier de l'Embarcadère et analyse plus particulièrement les conditions du projet de l'avenue Feuchères et de la nouvelle esplanade. Nous tenterons de montrer l'évolution de la pensée concernant la mise en forme de l'espace urbain.
- le troisième analyse les différents projets qui ont abouti au dessin du quartier de l'Embarcadère.
- le quatrième sous-chapitre tente de reconstituer la réalisation proprement dite de l'avenue Feuchères.

1.1. - Chapitre 1 - Nîmes au XIX^e siècle

1.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine de Nîmes depuis le XVII^e siècle

Nîmes est située dans le département du Gard, dans le Sud de la France, à proximité de la Méditerranée. Distante d'une quarantaine de kilomètres seulement d'Avignon, leur histoire et leur évolution sont pourtant différentes.

Adossée à la garrigue, la ville de Nîmes doit sa création à la présence d'une source vauclusienne autour de laquelle se développera la cité antique. Sous l'Empire romain, Nîmes est une des plus grandes villes romaines du Sud de la France. À partir du III^e siècle, lors de la crise qui secoue l'Empire romain, la cité se replie à l'Est pour occuper, au VIII^e siècle, l'espace du centre actuel.



Fig. 3 – Plan de Nîmes Poldo d'Albernas - 1559 - (Musée Nîmes)

Au début du XI^e siècle, la ville retrouve une certaine activité économique. Une enceinte en pierre est construite en 1194, à l'emplacement des boulevards circulaires intérieurs. Elle remplace la palissade de bois élevée antérieurement. Au XII^e siècle, Nîmes redevient un nœud routier important. La ville se densifie, mais reste concentrée à l'intérieur de ses remparts jusqu'au début du XVII^e siècle. Ce siècle amorce une période de prospérité économique, accompagnée d'un essor démographique qui fera

éclater progressivement les limites de la ville. Cette prospérité, Nîmes la doit à sa reconversion, au milieu du XVII^e siècle, dans les fabriques de tissus et de bas en soie. Après la révocation de l'Édit de Nantes, Louis XIV ordonne la construction d'une citadelle pour tenir en respect les Protestants. La volonté de conversion des Protestants génère une vague de réhabilitations et de constructions ; plusieurs églises et de nombreux couvents sont édifiés et reconstruits dans les faubourgs. En 1687, les ingénieurs du Roi, chargés de la construction de la citadelle, sont à l'origine du premier aménagement urbain contrôlé de la ville. Le faubourg des Prêcheurs, au Nord, Est intégré à la ville après la démolition d'une partie de l'ancien rempart. À son emplacement, on crée un cours planté, composé du « Grand cours » et du « Petit cours », qui constitue la structure majeure de la ville au Nord de son noyau médiéval. Cette réalisation fait suite aux premières plantations d'arbres, qui ont lieu au début de ce siècle, sur les mails et aux portes de la ville.



Fig. 4 – Plan de Nîmes au XVIII^e siècle, d'après Cassini - (Géoportail)

Au XVIII^e siècle, face à l'accroissement démographique de la cité, les consuls favorisent l'aménagement et l'extension des faubourgs. Deux nouveaux quartiers sont créés : le quartier Richelieu, à l'Est, au faubourg des Carmes et à proximité de la nouvelle caserne, est construit sur un plan à damier ; et le quartier du jardin de la Fontaine, à l'Ouest, est aménagé par l'ingénieur royal militaire, Mareschal, de 1744 à 1759, à la suite de la redécouverte d'un sanctuaire romain. Cette dernière extension, ouverte et non enclose, et de superficie presque égale à celle du centre, contraste avec la ville ancienne.

Cependant, la multiplication des échanges entre le centre ville et les faubourgs, ainsi que la nécessité d'entretenir l'enceinte devenue de ce fait inutile, rendent caduque l'existence des remparts : ils sont démolis à la fin du XVIII^e siècle. L'aménagement de

l'espace libéré est alors confié à l'architecte Raymond. Ce dernier prévoit non seulement le réaménagement de la périphérie de la ville en un boulevard⁸⁰, la création de places entre la vieille ville et les faubourgs, mais également l'ouverture de nouvelles rues pour relier les faubourgs entre eux. De plus, sur les terrains situés au Sud des Arènes, il projette le plan d'un nouveau quartier, composé de plusieurs rues qui convergent vers une plate-forme grandiose, sur laquelle il prévoit d'ériger une statue en l'honneur de Louis XVI. Ce plan porte les fondements d'une nouvelle conception de la ville conçue non plus par fragments, mais d'une manière globale. Situé à la charnière des deux siècles, le projet de Raymond annonce les transformations de la ville au cours du XIX^e siècle. La ville est désormais ouverte, l'opposition entre le dehors et le dedans s'efface, tandis que s'installe une complémentarité entre centre et périphérie.

Ce plan d'extension n'a pas été réalisé, mais la démolition de l'enceinte a permis de dégager les monuments antiques et de créer des boulevards qui entourent la ville. Le conseil municipal, s'appuyant sur la proposition de Raymond, améliore les conditions de circulation autour de la ville, et aménage également de nouveaux égouts et de nouveaux trottoirs.



*Fig. 5 – Les Arènes, gravure de la 1^{ère} moitié du XIX^e siècle
(nimausensis.com)*

Les monuments romains constituent les pôles importants du développement urbain de la cité, et les aménagements des XVIII^e et XIX^e siècles s'appuient sur la volonté de retrouver l'espace initial de la ville. Ainsi, dès le XVII^e siècle, la ville se transforme et

⁸⁰ - Nous reviendrons plus loin sur l'emploi de ce terme.

s'ouvre vers l'extérieur. La démolition des remparts, à la fin du XVIII^e siècle, avalise définitivement la création de la ville moderne, sans limites.

Ainsi, Nîmes apparaît comme une ville purement française au voyageur américain, Henry James, (1877) :

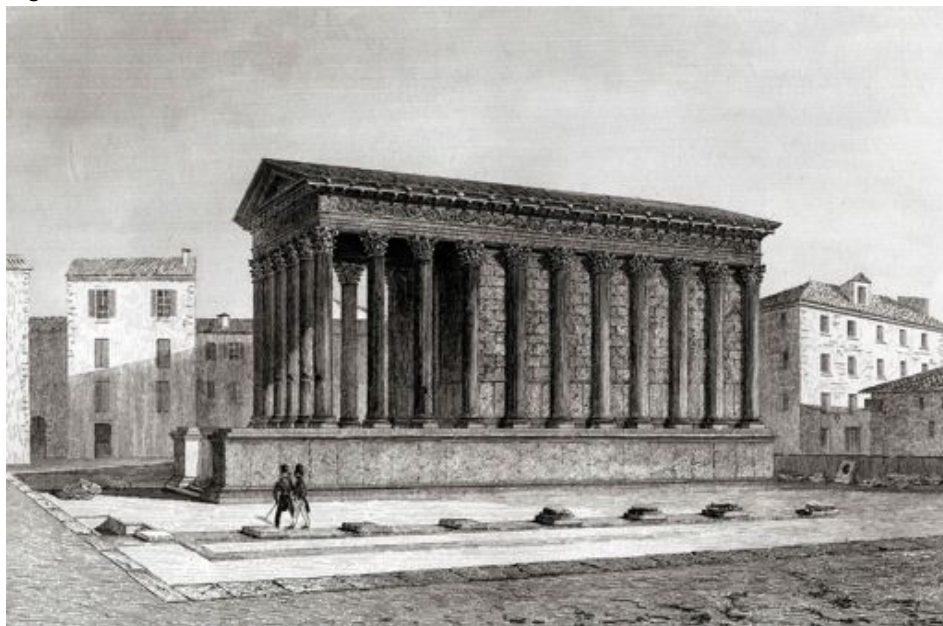
« C'est une ville qui présente trois ou quatre centres d'intérêt mais qui n'a pas, si je puis dire, d'allure générale. D'une façon générale, Nîmes est pauvre : elle n'a d'autres trésors que ses vestiges romains, qui sont de tout premier ordre. Les dernières modes françaises ont envahi bon nombre de ses rues ; les vieilles maisons sont misérables et les belles maisons sont neuves ; à côté de mon hôtel se dressait une grosse église rutilante qui avait étrangement l'air d'avoir été conçue pour Brooklyn ou pour Cleveland. Il est vrai qu'elle donnait sur une place parfaitement française, élégante et moderne, flanquée d'un côté par un bâtiment classique qui abritait le palais de justice [...]. Nîmes se laisse facilement aller à l'ornemental. Y a-t-il ornement plus noble que les thermes romains, au pied du mont Cavalier, et que les délicieux vieux jardins qui les entoure ? Tout ce quartier de Nîmes a d'excellentes raisons d'être fier de lui-même ; une foule de photographies l'ont fait connaître au monde entier. Des eaux claires surgissent en abondance du pied d'une colline, couverte de bois et parcourue d'allées, et se distribuent dans des bassins qui indiquent sans hésitation l'époque qui leur a donné naissance, cette même époque qui a laissé son empreinte sur le solennel Peyrou que nous avons admiré à Montpellier. Ce sont les mêmes terrasses, les mêmes escaliers, les mêmes balustrades, et des jeux d'eau qui pour être moins impressionnants peut-être sont quand même plein d'ingéniosité et de charme »⁸¹.

Tout au long du XIX^e siècle, les principaux équipements de la ville sont implantés ou reconstruits à proximité des boulevards, afin de moderniser et de « monumentaliser » ce nouvel espace. Ainsi, dès la fin du XVIII^e siècle, le nouveau théâtre est reconstruit en face de la Maison Carrée, à la jonction de l'ancienne et de la nouvelle ville. En 1809, l'hospice d'humanité est également édifié sur le boulevard Victor Hugo, à proximité des Arènes. Quelques années plus tard, l'Hôtel-Dieu est érigé, à l'Ouest de la ville, sur la route de Montpellier. Le Palais de Justice, bâti une première fois par Durand en 1810, entre les Arènes et l'Esplanade, sera reconstruit au même endroit sous la Monarchie de Juillet, par Bourdon, architecte de la ville.

Trois églises, situées en bordure de l'ancienne ceinture des remparts, sont également reconstruites de manière à mettre en valeur l'espace urbain : l'église Saint-Paul, entre 1838 et 1845, sur le boulevard Victor Hugo ; l'église Sainte-Perpétue, entre 1850 et 1868, sur l'Esplanade ; l'église Saint-Baudile, entre 1867 et 1870 sur le boulevard Amiral Courbet. Toutefois, la Préfecture, implantée initialement dans le centre ville, est

⁸¹ - James Henry, *Voyage en France*, éd. Robert Laffont, 1987, éd. originale, 1884, *A little tour in France*, Farra, Strauss et Giroux, New York.

déplacée sur l'avenue Feuchères. L'espace nécessaire à sa construction s'avère insuffisant le long des nouveaux boulevards.



*Fig. 6 - Maison Carrée, dessin de la 1^{ère} moitié du XIX^e siècle
(nimausensis.com)*

Le plan d'embellissement et d'alignement de Raymond précède de quelques années la loi de 1807, qui impose la levée d'un plan d'alignement à toutes les communes de plus de cinq mille habitants. Le nouveau plan d'alignement permet une nouvelle réflexion globale sur l'aménagement et l'évolution de la structure urbaine, suivant une nouvelle approche technique de la ville. Bien que son approbation n'ait été définitive qu'en 1854, l'établissement du chemin de fer impose sa réalisation partielle, en 1842.

L'implantation de ce nouveau moyen de transport se substitue aux nombreux projets de canaux envisagés précédemment. En effet, Nîmes, à l'écart des grands axes fluviaux, souhaitait depuis longtemps bénéficier d'une liaison à la mer par un canal. Dès le milieu du XVIII^e siècle, Mareschal envisage de canaliser les eaux de la ville en aval du centre et le petit fleuve côtier de la plaine (le Vistre), et de relier ainsi la ville à Aigues-Mortes. Cette idée fut reprise plusieurs fois, notamment lors de l'aménagement des boulevards, au début du XIX^e siècle : le canal, axé sur le centre de l'Esplanade, aurait abouti sur un vaste port semi-circulaire. Ce projet ne verra pas le jour, l'arrivée du chemin de fer et sa nouvelle rationalité s'y substituant.

En effet, Nîmes est l'une des premières villes françaises à bénéficier du chemin de fer. Deux lignes sont successivement mises en place par deux compagnies différentes. La première ligne, reliant Alès et Beaucaire, est à vocation commerciale et vouée au transport des marchandises. C'est Paulin Talabot, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées et futur directeur du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), qui fixe

l'emplacement de la ligne et de la gare. Cette implantation ne suscite auprès des autorités locales aucun débat.

La construction de la seconde ligne, entre Nîmes et Montpellier, est réalisée par l'État selon les plans de l'ingénieur Didion, au début des années 1840. L'implantation de la nouvelle gare et la conception de l'avenue Feuchères sont fixées dans le même temps, et sans aucune polémique, dans l'axe de l'Esplanade : la perspective d'une croissance de la ville vers le Sud ayant déjà été dessinée par Raymond et Mareschal, les nouvelles voies, « l'avenue de la Gare », de même largeur que le « cours Neuf » dans le quartier de la Fontaine, s'y intègrent sans problème. Cette avenue, axée sur la tour Magne à l'instar des routes qui convergent vers Nîmes depuis la plaine, associée à l'Esplanade, forme un espace public à l'origine d'un nouveau quartier, tracé entre les boulevards et la voie du chemin de fer.

L'extension dessinée précédemment par Raymond prend donc corps, mais le plan du quartier est réalisé suivant un schéma plus simple que la composition grandiose et symétrique de l'architecte. Ce nouveau tracé rend compte de l'impact urbain de la gare, nouveau monument de la ville moderne, qui participe à l'embellissement de la ville, à la transformation de la valeur des terrains et de l'habitat, et à l'implantation de nouveaux équipements (préfecture, hôtels de voyageurs, etc.). Les infrastructures ferroviaires deviennent le centre de ces nouvelles activités.

Contrairement au plan de Raymond qui ouvrait la ville vers le Sud et sur le paysage au moyen d'une large Esplanade, la voie ferrée ferme la perspective par une nouvelle porte, la gare. Bien que construite sur un viaduc, au contact des terrains urbanisés, la ligne de Montpellier à Nîmes⁸², construction infranchissable, constitue, jusqu'à nos jours, une barrière : « au-delà des ponts » ce sont les faubourgs.

Si l'implantation de la gare n'a pas modifié l'intérieur de la ville, comme nous le verrons pour Avignon, la construction d'un nouveau marché à la fin du XIX^e siècle, au Nord de la ville et à proximité du boulevard Gambetta, permet de remanier la ville ancienne, restée jusqu'alors à l'écart des transformations urbaines. Envisagée dès les années 1820, une nouvelle rue est percée d'Est en Ouest, et de nombreuses rues de ce quartier sont rectifiées et réalignées d'après le plan d'alignement précédemment approuvé, et régulièrement modifié par la suite. Au XX^e siècle, au début des années 1940, les frères Danger, géomètres, dresseront même un « plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement » qui envisage de percer la cité de nombreuses rues, suivant des projets imaginés dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Ces transformations n'auront pas lieu.

⁸² - La ligne de chemin de fer entre Nîmes et Montpellier est appelée soit « chemin de fer de Montpellier à Nîmes », soit « chemin de fer de Nîmes à Montpellier ». Nous utiliserons les deux appellations.



*Fig. 7 – Vue de la Cathédrale
Gravure de la 1^{ère} moitié du XIX^e siècle
Musée du Vieux Nîmes*

* * *

L'étude concernant Nîmes se divise en trois parties :

La première s'intéresse plus particulièrement à l'aménagement de la ville avant l'implantation du chemin de fer, à travers l'évolution des modalités de transformation, c'est-à-dire les pratiques d'extension et d'alignement. À Nîmes, ces procédés sont surtout appliqués dans un premier temps pour l'agrandissement de la ville, et nous l'observerons plus particulièrement lors des transformations qui précèdent l'implantation du chemin de fer. À travers le rappel des premières extensions, puis l'étude détaillée du plan de Raymond en 1786, et de sa réalisation partielle, ainsi que les premières transformations de la première moitié du XIX^e siècle, notamment la réalisation des boulevards, nous essaierons de montrer quelles étaient les pratiques d'aménagement à Nîmes avant l'implantation du chemin de fer.

L'étude du plan de Raymond nous semble intéressante et très importante, car nous avons retrouvé dans les archives départementales du Gard et du Génie,

des textes qui décrivent le plan existant. Ces manuscrits sont riches d'enseignement sur la volonté de transformation de l'espace urbain avant la Révolution. Ils permettent notamment de comprendre les vues d'un architecte du Roi dans la « proiettation » de la ville. Par ailleurs, le plan d'extension est envisagé au Sud de la ville, tout comme celui du nouveau quartier de l'Embarcadère. Nous essaierons donc, en conclusion de vérifier si une comparaison est possible entre ces deux plans.

À cette première partie, nous joindrons également la description de plusieurs équipements qui ont marqué cette première moitié du XIX^e siècle.

La seconde partie s'intéressera aux modalités d'implantation des lignes de chemin de fer à Nîmes – avec la réalisation des lignes d'Alès à Beaucaire d'une part, et celle de Nîmes à Montpellier d'autre part –, ainsi qu'au choix des sites d'implantations des deux gares, et plus particulièrement celle de la ligne de Nîmes à Montpellier.

La dernière partie concerne le quartier du chemin de fer qui relie Nîmes à Montpellier et plus particulièrement la réalisation de l'avenue Feuchères. Nous lui associerons également l'étude du plan d'alignement définitif.

En conclusion nous reviendrons sur les différentes transformations et l'évolution des moyens mis en œuvre dans les pratiques urbaines avant et après le chemin de fer à Nîmes.

1.1.2. - L'extension à Nîmes, une pratique

Comme nous l'avons déjà souligné, Nîmes est une ville particulièrement intéressante à analyser, notamment grâce à l'existence de plusieurs agrandissements successifs. En effet, à partir du XVII^e siècle et jusqu'au début du XIX^e siècle, elle se dote d'une série d'extensions : faubourg des Prêcheurs, faubourg Richelieu et quartier du jardin de la Fontaine. Elle en projette également un autre, au Sud de la ville (plan de Raymond), qui ne se concrétise qu'à l'occasion de l'implantation du chemin de fer allant de Nîmes à Montpellier, avec la création du quartier du même nom.



Fig. 8 – Plan de Nîmes XVII^e siècle - (Musée de Nîmes)

1.1.2.1. - Le faubourg des Prêcheurs et la création du premier « cours »

Pendant la seconde moitié du XVII^e siècle, l'industrie nîmoise trouve un nouveau souffle grâce à la reconversion des artisans nîmois qui abandonnent le travail de la

laine au profit de celui de la soie. Ce renouvellement s'accompagne d'un accroissement de la population, laquelle s'entasse aux portes de la ville dans les faubourgs, et principalement au Nord de la ville, dans le faubourg des Prêcheurs⁸³.

Parallèlement, après la révocation de l'Édit de Nantes, Louis XIV ordonne la construction d'une citadelle pour tenir en respect les Protestants. Ainsi, en 1687, ce sont les ingénieurs du Roi chargés de la construction de la citadelle (1687-1689) qui sont à l'origine du premier aménagement urbain contrôlé de la ville : la création d'un nouveau cours. Le faubourg des Prêcheurs, au Nord, était séparé de la ville par le rempart. Lors de la démolition de celui, il est intégré à la ville. À son emplacement, trois aménagements sont proposés⁸⁴. Le premier est proposé par François Ferry, qui dessine à l'emplacement de l'enceinte démolie, de nouveaux îlots. La seconde proposition de Jean Mimet est sommaire : un espace vide entre le faubourg et la cité. Finalement, c'est Jean Duplessis qui dessine un cours planté, composé du « Grand cours » et du « Petit cours », et qui forment la structure majeure de la ville, au Nord de son noyau médiéval.

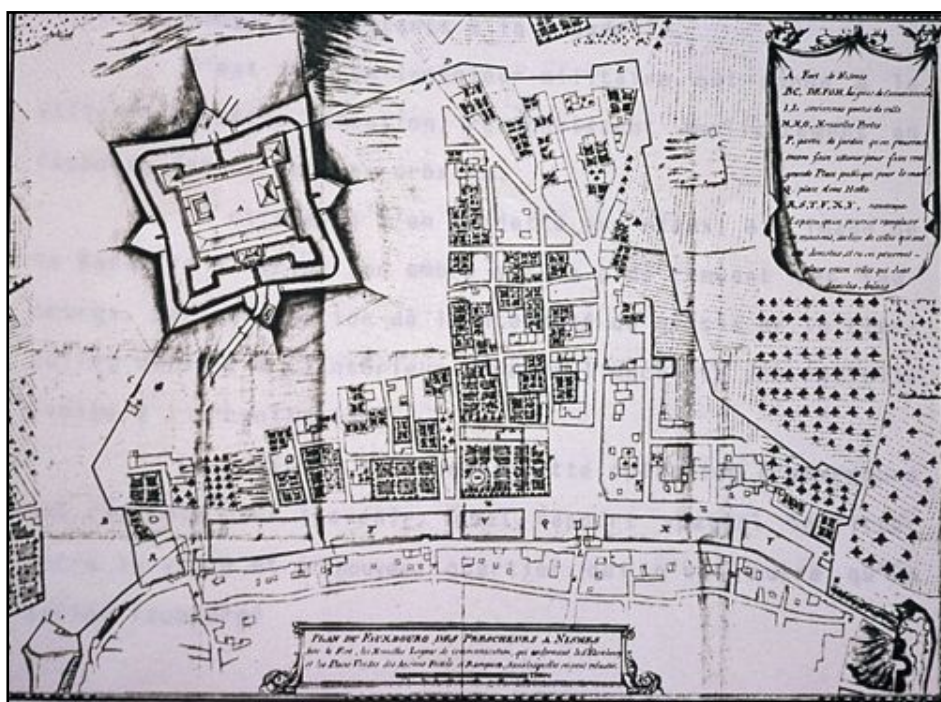


Fig. 9 – Proposition de François Ferry pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville en 1688 - Construction de nouveaux îlots - (S.h.a.t)

⁸³ - Teisseyre-Sallmann Line, « Urbanisme et société : l'exemple de Nîmes aux XVII^e et XVIII^e siècles », AÉSC, 1980, p.965-986.

⁸⁴ - Prost Philippe, *Nîmes de la naissance d'une ville moderne*, DESS, Université de Paris 8.

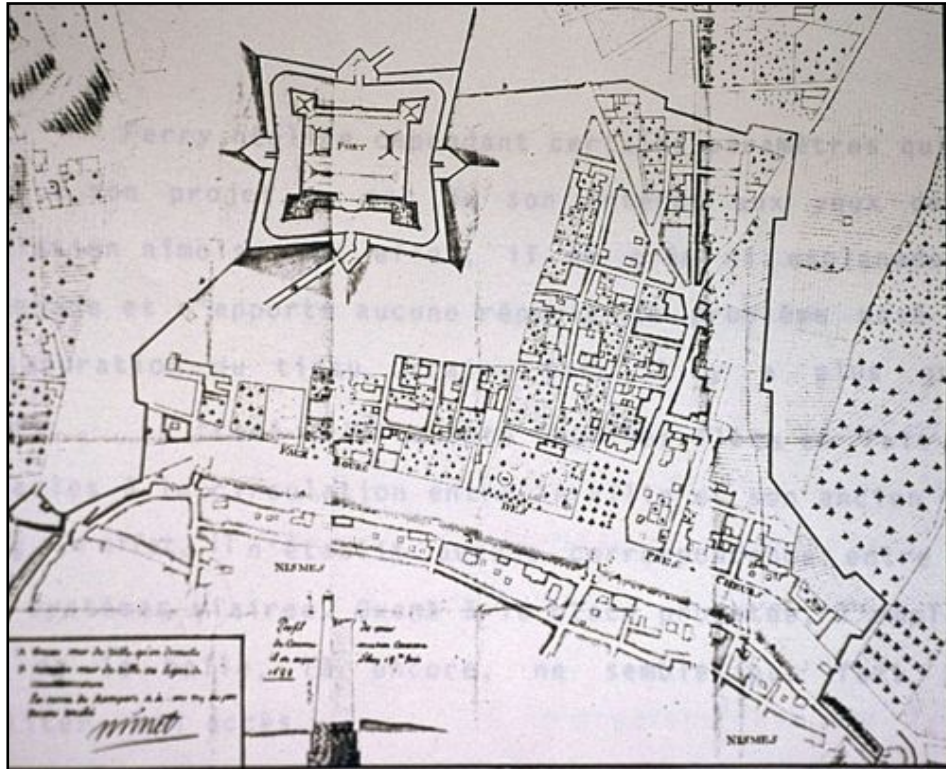


Fig. 10 – Proposition de Jean Minet pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville - Un projet « minimal »- (S.h.a.t)

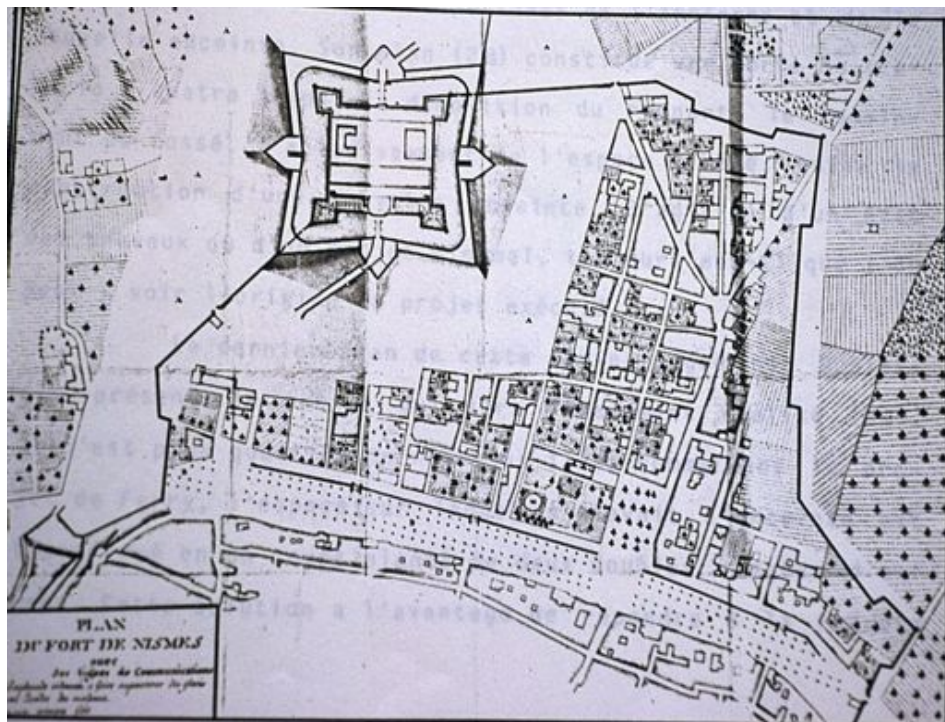


Fig. 11 – Proposition de Duplessis pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville - La création d'un cours - (SZh.a.t)

La solution d'aménagement retenue, le « cours », fait suite aux créations antérieures à Aix-en-Provence (cours Mirabeau et quartier Mazarin en 1649), et à Marseille (cours et

quartier Belsunce en 1666)⁸⁵. Ce dispositif offre un nouveau moyen de transformation de l'espace qui sera réutilisé ultérieurement. En effet, comparable aux promenades qui sont aménagées au pied des remparts à cette époque, le « cours », vaste espace planté, introduit une nouvelle conception de l'espace moderne. Associé à la création d'un nouveau quartier, il offre, par rapport à la promenade, un espace plus élaboré, qui annonce les boulevards. Toutefois, au XVIII^e siècle, le cours, ou la forme urbaine qui survit sous cette appellation, peut certes constituer un élément de substitution aux remparts, ainsi qu'un espace structurant d'un fragment urbain (jardin de la Fontaine à Nîmes), mais il peut également ne pas l'être et ne constituer qu'un fragment de voie en dehors de la ville comme le cours Saint-Louis à Aix-en-Provence. Dans ce dernier cas, l'existence d'un couvent justifie souvent cette création. À Nîmes, la réalisation des Grand et Petit cours fait suite aux premières plantations d'arbres, qui datent du début du siècle, sur les mails et aux portes de la ville.

L'effort de conversion des Protestants génère également une vague de réhabilitations et de constructions ; plusieurs églises et de nombreux couvents sont édifiés et reconstruits dans les faubourgs⁸⁶ et constituent autant de points d'urbanisation⁸⁷. Nous observerons également ce phénomène d'implantation des édifices religieux à Avignon, du XII^e au XIV^e siècle.

Au XVIII^e siècle, devant l'accroissement démographique de la cité, les consuls favorisent l'aménagement et l'extension des faubourgs. À la fin du XVII^e siècle (1695-1705) on implante une caserne à l'extrémité du Petit cours, en dehors de la ville. Cet équipement sera le point de départ d'une nouvelle extension, à l'Est, au faubourg des Carmes⁸⁸.

1.1.2.2. - Le quartier Richelieu et les débuts de l'alignement

Ce nouvel agrandissement prend successivement le nom de faubourg des Casernes et de faubourg ou quartier Richelieu (1734). Contrairement au faubourg des Prêcheurs qui était déjà formé lors de l'accroissement de la ville au XVII^e siècle, le nouveau quartier est entièrement neuf et son plan est dessiné suivant le principe d'un damier. Il fait alors l'objet d'un règlement d'urbanisme et du premier « plan d'alignement »⁸⁹. Si

⁸⁵ - Gillet Marc, 1984, « Le "désir d'urbanité". Le Cours en Provence », *Revue des Monuments Historiques, Provence*, n°133, juin-juil. 1984.

⁸⁶ - où sont rejetés aussi les établissements industriels.

⁸⁷ - Teisseyre-Sallmann Line, *op.cit.*, p.965-986.

⁸⁸ - Le couvent des Carmes, fondé vers 1250, fut à l'origine de ce faubourg. Il occupe une position stratégique, au débouché des routes de Montpellier, d'Uzès, de Beaucaire et d'Arles, qui a favorisé largement son développement. Après sa destruction en 1561, il a été reconstruit en 1679.

⁸⁹ - Archives départementales du Gard (ADG) – Archives communales de Nîmes - OO 100, f°259 - Travaux publics, casernes. Cités par Teisseyre-Sallmann Line. Les archives départementales

ce plan régulier évoque l'urbanisme militaire, « dû à l'un des nombreux ingénieurs du Roi alors actifs en Languedoc », comme le soulignent Nicole Denis et Corinne Potay⁹⁰, « les documents disponibles témoignent au contraire d'une initiative strictement municipale pour le plan d'ensemble réalisé par l'architecte de la ville, Esprit Dardailhon »⁹¹. Les constructions de ce quartier témoignent du caractère modeste de sa destination.

Cette politique d'alignement sera étendue à tous les autres faubourgs en 1734⁹², l'industrie textile continuant son essor, et de manière importante, tout au long du XVIII^e siècle.

Malgré la création du quartier Richelieu, le développement des autres faubourgs s'intensifie. Ainsi quelques années plus tard, une nouvelle extension est créée à l'Ouest de la ville dans le prolongement du faubourg de la Fontaine. Ce dernier développement urbain, ouvert et non enclos atteindra une superficie presque égale à celle du centre.

1.1.2.3. - Les premiers principes de l'embellissement : le jardin et le quartier de la Fontaine

Aménagés par Jean-Philippe Mareschal⁹³ de 1744 à 1759, le jardin et le quartier de la Fontaine bénéficient d'une renommée importante. Toutefois, si l'historique du projet et du jardin aménagés au pied de la Tour Magne a été étudié, l'analyse détaillée du quartier reste à faire. Ce n'est pas le but de notre recherche, néanmoins, afin d'aider à la compréhension du projet du quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier et

du Gard conservent les archives de la ville de Nîmes, antérieures à 1790, sous l'appellation archives communales de Nîmes. Pour les différencier des archives municipales nous ne mettrons pas d'abréviation.

⁹⁰ - Denis Nicole et Potay Corinne, 1993, « La maison Séguier à Nîmes », *Revue des Monuments Historiques de la France, Languedoc-Roussillon*, n°187, Mai-Juin 1993.

⁹¹ - Architecte nîmois.

Pour la date de création du faubourg des Casernes, Line Teisseyre-Sallmann cite J.-C. Vincens-Baume, *Topographie de la ville de Nîmes et de sa banlieue*, Nîmes, an X-1802. P.113 : celui-ci écrit que les faubourgs de Nîmes sont presque tous construits sur plans réguliers depuis 1734. En effet, le 24 mars 1734, les consuls décident que toutes les constructions faites dans les faubourgs seront soumises à l'alignement. Corinne Potay confirme apparemment cette date dans sa thèse, en précisant d'une part qu'en 1734, la place devant les casernes est agrandie et régularisée, et d'autre part que « l'un des principaux propriétaires de la zone située au Nord-Ouest du couvent [des Carmes], le sieur Mathieu, un médecin fortuné, a loti une partie de son terrain. Devant le succès de l'entreprise, il a l'idée de placer l'ensemble du faubourg sous la protection du duc de Richelieu, qui jouit, depuis sa nomination en 1738 en tant que gouverneur militaire de la province, d'une grande popularité [...]. Les consuls nîmois déclarent, le 5 juillet 1745, que le « faubourg des Carmes serait nommé à l'avenir de Richelieu ».

⁹² - ADG (archives communales de Nîmes), LL 35, f°59v, délibérations consulaires du 24 mars 1734. Cités par Teisseyre-Sallmann Line.

⁹³ - Ingénieur royal militaire, (1689-1778), directeur des fortifications de la province du Languedoc à partir de 1739. Il a donné également les plans du théâtre de Montpellier.

pour l'inscrire dans la continuité des projets nîmois, nous rappellerons les grandes phases de son élaboration, en mettant l'accent sur ses particularités.



Fig. 12 – Plan de la ville milieu XVIII^e siècle, avec le quartier Richelieu et le plan de la Fontaine - (Musée Nîmes)

1.1.2.3.1. - Le Jardin de la Fontaine

À la naissance du quartier du jardin de la Fontaine, des exigences économiques nécessitent l'amélioration du débit de la source qui se trouve à l'Ouest de la ville, sur le chemin de Sauve. L'origine de la cité est généralement attribuée au génie de la source Nemausus, « divinité des eaux surgissant des sols arides et secs de la garrigue⁹⁴ ». La redécouverte au XVI^e siècle de six aqueducs n'avait pas pour autant permis d'améliorer l'alimentation de la ville en eau, faute de moyens financiers.

Au début des années 1720, la municipalité nîmoise s'intéresse à la manière de mettre en valeur les eaux de la Fontaine, mais ce n'est qu'en 1730, après plusieurs réclamations des habitants de la ville, que les États généraux du Languedoc décident d'engager le nettoyage des aqueducs. Un ingénieur du génie préconise de remettre en service l'ouvrage romain : on cure alors le canal, mais les fouilles n'ont pas lieu tout de suite. Le déblaiement commence toutefois en 1739 ; le directeur des fortifications, Clapies, découvre alors les Bains romains. Les recherches se poursuivent, et occasionnent, semble-t-il, beaucoup de dégâts sur les antiquités existantes.

⁹⁴ - Sous la direction de Roland Andréani, *Nouvelle histoire de Nîmes*, Toulouse, Privat éd., 2006.



Fig. 13 – Photo contemporaine de la Fontaine de Nîmes

Le curage des canaux a permis d'améliorer le débit de la Fontaine, mais celui-ci reste insuffisant. La municipalité lance donc un concours en 1740 pour son réaménagement. Plusieurs projets lui sont remis et deux d'entre eux sont remarquables : celui d'Esprit Dardhaillon et celui de Louis Mathieu.

Le premier plan offre, par un enchaînement de bassins, un gigantesque espace de travail utile et nécessaire aux industries ; toutefois, l'architecte semble hésiter entre monumentalité baroque et construction industrielle. Son projet sera néanmoins retenu. Dans second projet, Louis Mathieu s'inscrit dans une autre optique, rationaliste et classique, autour d'une composition symétrique, qui met en valeur les fragments antiques⁹⁵.

Pour les départager, on requiert l'avis du directeur des fortifications des ponts et des canaux du Languedoc, J.P. Mareschal. Il considère qu'avant de pouvoir donner son avis, il est nécessaire de reprendre les fouilles pour comprendre le système mis en place par les Romains. Selon lui le dégagement des ouvrages anciens représente l'une des facettes de la politique d'embellissement, un support pour la création d'une extension. Les travaux de dégagement s'achèvent en 1742. L'ingénieur du Génie, qui juge alors que les projets présentés lors du concours sont inadaptés, dresse un nouveau plan d'aménagement qu'il présente en 1744.

Mareschal prévoit non seulement la création d'un canal et de nouveaux bassins et réservoirs, mais également l'aménagement monumental des abords de la source, organisé autour d'un axe symétrique Nord-Sud. De plus, il envisage la création d'un

⁹⁵ - Prost Philippe, *op.cit.*

jardin qui s'étalerait en terrasses sur les pentes du mont Cavalier. Pour Pierre Lavedan, le jardin de la Fontaine est l'« un des plus célèbres et des plus beaux de France »⁹⁶.

Cet aménagement initial sera complété par la création d'un quartier, au Sud du jardin, de part et d'autre d'un cours axé sur le jardin et de direction Nord-Sud.



Fig. 14 – Plan de Nîmes vers 1774. Plan Couleur
(Musée de Nîmes)

1.1.2.3.2. - Le quartier de la Fontaine

Le plan du quartier est grandiose. Il comporte une place à l'extrémité du canal, dédiée à Louis XV, mais Mareschal s'intéresse en même temps au cadre architectural du jardin. Il propose pour cela de construire ce qu'il appelle des « bâtiments de symétrie » : à charge pour la ville d'élever la façade jusqu'au premier étage, les propriétaires devant quant à eux respecter les indications fournies par Mareschal pour achever les travaux⁹⁷.

⁹⁶ - Lavedan Pierre, Hugueney Jeanne et Henrat Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne - XVI^e-XVIII^e siècles*, Arts et métiers graphiques, Paris, 1982.

⁹⁷ - Prost Philippe, *op.cit.*

Le plan du quartier s'organise autour d'un axe monumental qui s'inscrit dans la perspective du parterre du jardin. Le cours est marqué par un rond-point au tiers de sa longueur, d'où rayonnent des rues qui, d'un côté se raccordent à une voirie déjà existante, celle du faubourg, et de l'autre côté, par le jeu de la symétrie, définissent le découpage de terrains vierges jusqu'au petit torrent du Cadereau. Mareschal répète ce système rayonnant au second tiers du cours, sans cette fois le marquer par un rond-point ; en outre, il le superpose à un découpage orthogonal définissant des îlots aux géométries les plus variées, tout en intégrant les voies existantes émergentes des faubourgs voisins.



Fig. 15 – Plan du quartier de la Fontaine - (Ménard)

Pour l'exécution de ce projet, Mareschal est assisté par Esprit Dardhaillon, mais sa réalisation s'avère difficile, s'étend sur plusieurs années, et restera inachevée en ce qui concerne les terrasses. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle que l'ensemble de l'opération, fontaine, quartier et canaux, prend une tournure définitive et digne du projet initial.

En effet, la municipalité, seule à supporter les travaux d'aménagement de ce quartier, est au bord de la faillite après quelques années⁹⁸. Alors que les travaux se poursuivent lentement, les difficultés se reportent davantage sur le suivi de l'aménagement du plan : Mareschal, qui devait fournir d'une part un plan d'alignement pour l'aménagement du nouveau quartier, et d'autre part les dessins des façades ordonnancées à construire le long du canal, ne les remettra jamais⁹⁹.

⁹⁸ - Bien que le projet soit dessiné par un ingénieur du Génie, il n'y a aucune participation de la province.

⁹⁹ - Prost Philippe, *op-cit.*

Ainsi, le quartier de la Fontaine est l'occasion de la première opération d'aménagement urbain et d'embellissement de grande envergure à Nîmes, comparable à d'autres aménagements contemporains. Cependant, en l'absence de construction d'hôtels particuliers et d'œuvres architecturales importantes à ce moment là, on ne l'a pas comparée aux œuvres de Gabriel à Rennes, ou de Ceinerey et Graslin à Nantes.

Cependant, les extensions des quartiers Richelieu et du Jardin de la Fontaine rendent caduque l'utilité de l'enceinte qui enserre encore la cité. En effet, ces nouveaux quartiers dépassent en superficie la ville enclose et les remparts ne renferment plus que la moitié de la population.



Fig. 16 – Vue du canal de la Fontaine de Nîmes - (coll. personnelle)

1.1.2.4. - La démolition des remparts et le plan d'alignement et d'embellissement de Raymond

La multiplication des échanges entre le centre-ville et les faubourgs et la nécessité d'entretenir des remparts, bien qu'ils soient devenus inutiles par la position de la ville à l'intérieur du royaume, loin des frontières, justifient la suppression de l'enceinte. De plus, sa destruction libère des terrains qui permettent de créer des boulevards plantés, de repousser la limite d'octroi de la ville, de soumettre les maisons des faubourgs aux mêmes impôts que ceux de la cité, et également d'aérer la ville ancienne.

Les consuls de Nîmes souhaitent démolir l'enceinte pour y aménager des promenades, y établir des places et des halles, et mettre en valeur les monuments romains, dont la Maison Carrée et les Arènes.

1.1.2.4.1. - La suppression de l'enceinte

Ainsi, on procède à l'arasement d'une partie de l'enceinte à partir du début des années 1770. En 1780, on reparle de leur démolition complète. Consulté sur ce sujet, l'ingénieur du Roi Chabaud confirme leur inutilité et propose d'achever la démolition dans le dessein d'embellir la ville, en y introduisant la problématique de la salubrité.

« Démolissez le mur d'enceinte, comblez-en les fossés [...] et procurez enfin à la ville et à ses faubourgs sept grandes places, une superbe rue-promenade. [...] Convertissez en rues saines et passantes tous ces culs-de-sac sales, sombres et malsains qui aboutissent au rempart [...]. Procurez à toutes les maisons qui y sont adossées le jour, l'air, la vue, la propreté, la sûreté et la communication la plus courte et la plus libre avec le dehors. »¹⁰⁰



Fig. 17 – Nîmes - Vue de la ville depuis le Sud - (Ménard)

L'année suivante, en 1781, le remplaçant de Chabaud, Chaussegros, conclut à la conservation des remparts. Toutefois, le directeur des fortifications du Languedoc, Pinsun, consulté sur cette question, pense que l'état des remparts n'exige pas autant de réparations que les officiers municipaux l'affirment, même il approuve les mobiles des consuls pour leur conservation, à savoir assurer des communications utiles pour les opérations du commerce et de plusieurs manufactures, et fournir des emplacements pour établir des halles et des places. Il ajoute qu'il préconise cette démolition pour la seule mise en valeur de la Maison Carrée, « l'édifice le plus complet qui reste en France des Antiquités romaines », marquant par là une fois encore l'intérêt que portent les ingénieurs aux monuments antiques¹⁰¹. Cependant, en 1783, les remparts ne sont toujours pas détruits.

Avant d'aborder la question du plan d'aménagement de Raymond, il est intéressant de revenir sur les questions qui ressortent des textes sur la démolition des remparts.

¹⁰⁰ - Archives du Génie – (AIG), Art. 8, Nîmes, Sect. 1, Cart. 1, pièce n°24/2, Chabaud, *Mémoire sur le mur d'enceinte de la ville Nîmes*, 1781. Prost Philippe, *op cit*.

¹⁰¹ - Philippe Prost, *op-cit*.

1.1.2.4.2. - Les questions d'hygiène, de fonctionnalité, de forme et d'esthétique

Les demandes réitérées concernant la démolition des remparts de Nîmes ainsi que les écrits qui accompagnent le plan de Raymond nous éclairent sur les enjeux de cette suppression¹⁰². Si l'on souhaite la création des boulevards, c'est essentiellement pour des questions d'hygiène, de fonctionnalité, de forme et d'esthétique.

Sur le plan de l'hygiène, la municipalité désire aérer la ville ancienne en y permettant la circulation de l'air, moderniser le réseau d'égouts en créant de nouveaux aqueducs, et construire de nouveaux lavoirs, de nouvelles fontaines et des réservoirs pour la distribution des eaux de la Fontaine.

Du point de vue fonctionnel, il s'agit d'intégrer les nouveaux quartiers dans la ville en améliorant les conditions de communication et de circulation avec la cité, en repoussant l'octroi et en soumettant les maisons des faubourgs à l'impôt, et en libérant de nouveaux terrains à l'emplacement des remparts.

Les questions formelles et esthétiques se rejoignent, avec la création de nouveaux espaces urbains, boulevards et places, dans le dessein d'y implanter de nouveaux équipements et d'y construire de nouvelles habitations. Il s'agit d'embellir la ville par des espaces nouveaux, régularisés, plantés d'arbres, mais qui permettent également la mise en valeur des monuments existants et particulièrement des monuments antiques insérés dans le tissu ancien. Ainsi, on établit des règles d'ordonnement des façades sur le boulevard de la Comédie (Alphonse Daudet), pour la construction des immeubles entre la Maison Carrée et la place prolongeant le canal de la Fontaine.

Quant au financement du projet, il est en partie assuré par la vente des terrains et la récupération des matériaux provenant de la démolition des murs. Celle-ci procure également du travail aux nécessiteux.

1.1.2.4.3. - Boulevards et octroi

La question du report de l'octroi est également avancée lors de la démolition des remparts à Nîmes. En France, d'une manière générale depuis la fin du XVII^e siècle, les enceintes n'ont plus de valeur défensive¹⁰³ ; par contre, elles restent utiles pour des raisons fiscales. À Nîmes, le report de l'octroi ne pose pas de problème, la municipalité voyant immédiatement l'intérêt d'intégrer les faubourgs, plus étendus et peuplés que la ville close.

Outre ces questions abordées précédemment, il ressort de ces textes une vision négative de la ville ancienne de Nîmes.

¹⁰² Cf. documents cités en notes 7 et 11. AIG, - Article 8, Section 1, carton 1 « Mémoire de la ville de Nîmes demandant la permission de démolir le mur d'enceinte », 20 Août 1785.

¹⁰³ Seules les enceintes des villes proches des frontières étaient jugées utiles sur le plan militaire.

1.1.2.4.4. - La vision de la ville ancienne avant le plan de Raymond

La ville ancienne est vécue comme sordide (rues étroites en cul-de-sac, humides et sales qui favorisent les miasmes et les maladies) et elle manque de communications. La ville neuve du quartier de la Fontaine (plan de Mareschal) est considérée comme la solution. En 1785, les 3/5 des habitants vivent à l'extérieur du centre ancien, car l'essor de la ville au XVIII^e siècle, les a conduit à franchir les limites étroites de son enceinte. Cette récente extension est considérée comme un espace plus beau, plus grand, plus hygiénique, comme un embellissement, qui contraste avec la cité :

« Cette ville a depuis long tems pris un essor qui a fait franchir à ses habitans les limites étroites de son enceinte : son commerce florissant a fait augmenter la population, une nouvelle ville s'est pour ainsi dire élevée au tour d'elle : plus grande, mieux percée, plus embellie, elle présente, on l'ose dire, les remparts comme un objet de dérision. Ils ne renferment dans leur enceinte que les deux cinquième des habitans, tandis que les trois autres cinquièmes sont établis au-dehors, ils n'offrent donc au premier coup d'œil que l'image de leur inutilité »¹⁰⁴.

« La hauteur même des remparts contribue également à la corruption de l'air dans l'intérieur de la ville. Elle est percée d'une quantité de rues étroites qui n'ont point d'issues parce qu'elles aboutissent aux remparts, on les nomme vulgairement cul-de-sac. Ces rues sont toujours humides et sales, soit parce que le soleil ne peut y pénétrer, soit parce que l'air dont les remparts empêchent la circulation s'y trouve comme renfermé. Le défaut de circulation occasionne la corruption de là, les accès de fièvre et d'autres maladies plus fâcheuses qui affligent les habitans de la ville principalement dans l'Été ou la chaleur augmente la corruption, ses funestes effets cesseraient par la démolition des murs. Les rues dénommées culs-de-sac auraient alors une issue, l'air y circulerait librement et se conserverait toujours dans toute sa pureté. »¹⁰⁵

1.1.2.4.5. - La ville ouverte et globale

Le marquis de Saint-Priest, intendant du Languedoc, plaide également pour la suppression de l'enceinte¹⁰⁶, pour les mêmes raisons que les consuls. Anticipant l'avis du roi, Saint-Priest demande alors à la municipalité de lui fournir les plans de la ville pour l'utilisation des terrains libérés par la démolition de l'enceinte. Au regard des projets fournis, trop mauvais à son goût, il demande à un architecte de renom à

¹⁰⁴ - ADG - Archives communale de Nîmes - OO 94 - 20 Août 1785 – Mémoire de la ville de Nîmes demandant la permission de démolir le mur d'enceinte.

¹⁰⁵ - ADG – Archives communales de Nîmes - OO 94 - 20 Août 1785 – Mémoire de la ville de Nîmes demandant la permission de démolir le mur d'enceinte.

¹⁰⁶ - L'accord pour la suppression des remparts n'interviendra qu'en 1786, après arrêt du conseil d'État le 5 septembre. Cependant l'année suivante, les travaux n'ont toujours pas débuté, car avant de combler les fossés de l'enceinte qui en faisait office de lavoirs, il faut construire de nouveaux. Leur réalisation dépend de l'architecte Raymond, à qui le projet a été confié. Leur démolition débute en 1787 et en 1788 et les terrains libérés sont alors vendus. Toutefois, ce n'est qu'en 1793 que la muraille médiévale disparaît totalement.

Montpellier, Jean-Arnaud Raymond¹⁰⁷, de dresser un plan d'aménagement de l'espace libéré par les remparts.

« Voici le moment, Messieurs, où l'on peut espérer d'obtenir de Sa Majesté la permission de démolir les murs de votre ville et vous ne devez pas douter du plaisir que j'aurais à concourir à vous faire accorder cette grâce. L'intention du roi est qu'elle tourne au plus grand avantage des citoyens et à l'embellissement de la ville. C'est ce qui m'avait engagé à vous demander des plans... Je vous avouerai franchement que ceux qui m'ont été adressés m'ont paru laisser bien des choses à désirer et que j'ai cru devoir commettre M. Raymond, dont les talents supérieurs peuvent être déjà connus à plusieurs de vous, pour rectifier les idées que j'avais pu avoir et pour vous faire part des siennes. Ne regardez, je vous prie, les plans qu'il vous communiquera de ça part que comme un premier aperçu, car mon intention est et sera toujours de me concerter avec vous pour ne présenter au roi qu'un plan qui sera généralement reconnu utile et agréable à tous les citoyens et qui pourra être exécutés sans des réclamations valables [...]. »¹⁰⁸

À cette occasion, l'intendant précise, d'une part, le mode de financement du projet : les terrains et les matériaux des murs seront vendus pour compenser le prix des ouvrages à faire ; et d'autre part, le mode d'exécution du projet : « le plan doit être général et définitif, mais, il ne s'exécutera que par parties »¹⁰⁹.

Raymond présente deux projets au conseil de ville le 7 août 1783, côtés A. B. et C. D. Quelques jours plus tard, le projet A. B. est adopté, et modifié suite aux corrections

¹⁰⁷ - D'après Michel Gallet, *Les architectes parisiens du XVIII^e siècle - Dictionnaire biographique et critique*, Mengès éd. 1995 – Né à Toulouse, en 1739, fils d'un charpentier toulousain, il fut notamment l'élève de Blondel à Paris. En 1766, il remporta le Grand Prix. Il fut pensionnaire à Rome, de 1769 à 1772, sous le directorat de Natoire. Il prolongea pendant quatre ou cinq son séjour en Italie et revint en France en 1777. Pendant une quinzaine d'années, il partagea son temps entre Paris et le midi de la France. Il fut l'architecte de « prélats fastueux », « Loménie de Brienne à Toulouse, Dillon à Narbonne, champion de Cicé à Bordeaux, Boisgelin à Aix-en-Provence. Pour eux, il édifia ou aménagea séminaires, chapelles et palais ». Parmi de nombreuses œuvres, il réalisa les prisons de Toulouse après 1780. Il élaborait des projets à Montpellier, puis Calonne lui confia la mise en valeur des antiquités de Nîmes. Raymond construira à Nîmes l'habitation du marchand David Rivet, 10, grande-Rue. C'est un palais italien évoquant Vignole. Il abrite l'école des Beaux-Arts. Raymond fut élu à l'Académie royale et se fixa à Paris en 1784. Dans cette ville, la première de ses réalisations brillantes fut la maison de M. de Saint-Priest, 170 rue du faubourg Saint-Honoré. « Au début de la Révolution, il fut frappé d'une attaque de paralysie [...]. Rétabli sous le Directoire, il accepta les fonctions d'architecte du Louvre ». Il entra à l'académie des Beaux-Arts à la mort de Boullée, en 1799. Il fut occupé à la restauration de l'église Saint-Laurent et au monument de Desaix sur la place des Victoires. Il fut architecte des résidences consulaires et impériales, à Saint-Cloud en 1801, à Rambouillet, Meudon et Saint Germain en 1805. Il fut désigné en premier lieu pour être l'architecte de l'Arc de l'Etoile. Mis en concurrence avec Chalgrin, il se décida à prendre sa retraite. Il mourut en 1811.

¹⁰⁸ - ADG. LL 45, folio 217

¹⁰⁹ - Prost Philippe, *op.cit.*, p. 248.

apportées par le géomètre Bancal¹¹⁰. Ces projets ne nous sont pas parvenus, mais le nouveau plan, connu sous le nom AB2, fut approuvé par les « administrateurs »¹¹¹. Le plan de Raymond, que nous connaissons, représenterait donc ce plan, daté de 1785¹¹². Il correspond aux descriptions des mémoires concernant ce projet, conservées aux archives départementales du Gard et du Génie et datant de 1785 et 1786¹¹³. Par la suite, ce plan d'aménagement recevra l'approbation du conseil d'État, par un arrêt en date du 5 septembre 1786.

1.1.2.4.6. - La question du « plan »

L'interprétation de certains textes ou documents d'archives pose cependant plusieurs questions sur le dessin initial ou final du plan. Dans l'analyse du mémoire accompagnant le plan publié, (M.J. Naudin, *Nîmes à travers ses plans, Plans anciens de Nîmes de 1560 à 1925*, Nîmes, Musée archéologique, 1991), l'auteur précise que « le premier projet achoppait sur l'emplacement de la place Royale car les Nîmois tenaient par-dessus tout à l'Esplanade. Raymond transige en rétablissant l'Esplanade, tout en lui donnant l'allure théâtrale d'une place royale où convergeraient neuf artères, et où serait prévue une salle de spectacle ».

Cette interprétation semble indiquer que le premier projet de Raymond ne comporte pas de grande place royale et supprime l'Esplanade. M. J. Naudin souligne également à cette occasion que le Théâtre y est envisagé sur la place royale. Pourtant, sur le plan et dans le texte de Raymond, la salle de spectacle se situe dans l'axe de la rue à portique menant du Théâtre aux casernes, actuellement boulevard Amiral Courbet ; cette position peut toutefois être considérée comme étant sur l'Esplanade. S'agit-il d'une fausse interprétation ou d'une autre version du projet ?

D'après le mémoire daté du 1^{er} Août 1785, Raymond précise cependant que dans sa première version du projet, il avait conservé une partie de l'Esplanade transformée alors en place royale, mais que l'inexactitude de son plan avait rendu son étendue insuffisante pour la conserver :

« L'alignement proposé pour la rue et le cours qui réunit la route de Saint-Esprit à celle de Montpellier est la même que celui qui a été proposé sur le plan délivré,

¹¹⁰ - Rouvière F., « La démolition des remparts de Nîmes (1774-1790) », *Revue du Midi*, 1898, pp.436-454.

¹¹¹ - ADG – OO 118 - Observations sur le plan d'embellissement de la ville.

¹¹² - Voir ce plan dans les annexes, p 8, fig. 4, et Naudin Marie-Josèphe, *Nîmes à travers ses plans*, Musée d'Histoire de la ville de Nîmes, 1981.

¹¹³ - ADG – OO 94 - 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond ; 20 août 1785, signé Martin et Troussel.

ADG – LL 46 - Délibération du 7 novembre 1783 au 22 août 1786.

AIG - Article 8, Section 1, carton 1, liasse n°24 – Nîmes, 1786.

20 Août 1785 - Mémoire de la ville de Nîmes demandant la permission de démolir le mur d'enceinte.

l'inexactitude des mesures du premier plan a produit dans sa direction, des changements sur l'étendue du terrain de l'Esplanade, les observations faites au sujet des opérations projetées sur cette promenade ont supprimé la disposition d'une place Royale en accordant à la forme et à l'effet du projet une distance de trente toises prises sur la direction parallèle au cours pour construire des îles de Maisons, cette demande est exactement tracée sur le plan. »¹¹⁴

Initialement, l'architecte ne souhaite donc pas supprimer la place royale. Mais finalement, plutôt que de la dessiner à l'emplacement de l'ancienne Esplanade, Raymond propose dans le nouveau plan une nouvelle place Royale au Sud de l'extension envisagée, à la manière du projet conçu la même année par Victor Louis à Bordeaux :

« L'administration a sans doute prévu que la suppression de la place Royale privait les citoyens de la ville de Nîmes d'offrir à un Roi bienfaisant et protecteur du commerce l'honneur d'élever, dans un emplacement convenable, un monument digne de leur reconnaissance. La ville de Nîmes ne sera pas sans doute entre les villes commerçantes du Royaume la dernière à rendre cet hommage au souverain. Le terrain qui restera de l'Esplanade, après la distance de trente toises pour les maisons et les dimensions nécessaires pour construire une salle de spectacle présente une forme très irrégulière sans avenue directe, sans issue commode. Cet emplacement ne saurait remplir cet objet. On saura peut-être bon gré à l'artiste d'avoir prévu la possibilité de réparer à l'avenir ce qui paraît, dans ce moment impossible en proposant le projet d'une Esplanade ou place Royale dans la même position que l'ancienne, d'une forme qui renferme les avantages qui manquent dans celle qui existe. »¹¹⁵

Raymond propose donc une nouvelle Esplanade plus au Sud ; ce qui signifie donc que dans les deux premiers projets, la place Royale n'était pas identique. Ce détail met en avant la difficulté d'interprétation des textes anciens, qui peuvent parfois fausser les analyses. L'interprétation du projet est rendue difficile, ainsi pour l'analyse du projet, nous nous baserons sur le seul plan connu et les descriptions lui correspondant, c'est-à-dire ceux datés des années 1785 et 1786.

Dans un article récent¹¹⁶, Marie-Luce Pujalte-Fraysse ne nous apporte pas de renseignements complémentaires sur ce sujet.

¹¹⁴ - *Ibid.*

¹¹⁵ - *Ibid.*

¹¹⁶ - « Nîmes à fin du XVIII^e siècle : une ville éprise de son histoire - Le projet de Jean-Arnaud Raymond, architecte des États de Languedoc », in *Bulletin monumental*, Société française d'Archéologie, tome 168-2n 2010.

Cette partie de notre thèse a été écrite avant la publication de cet article. Nous avons noté dans ce dernier cependant quelques confusions, notamment en ce qui concerne le Grand cours. M.L. Pujalte-Fraysse confond le Vieux cours (boulevard Gambetta) et le cours Neuf (allées Jean-Jaurès). Dans le projet de Raymond, le Grand cours est la partie « aristocrate », cours créé sur le rempart au XVII^e siècle (voir notre description précédente). Cette confusion entraîne

1.1.2.4.7. - Les espaces urbains : de l'aménagement des remparts à l'extension de la ville

À l'emplacement des remparts, Raymond projette des « promenades plantées » avec lesquelles il envisage de nombreuses articulations spatiales entre la ville et les faubourgs ; ainsi, l'architecte dessine, à l'entrée de chacun des faubourgs, une série de places comme celles de la Bouquerie, des Carmes, de la Couronne, de Saint-Antoine, enfin de la Madeleine. Ces articulations constituent autant de points de suture entre l'ancien et le neuf. Ensuite, il prévoit un deuxième type d'articulation, d'ordre architectural, qui doit mettre en valeur les monuments comme la Maison Carrée ou les Arènes.

Pour améliorer la circulation entre les différents quartiers, il envisage également l'ouverture de nouvelles rues pour relier les faubourgs entre eux, comme la rue Dillon, entre l'intersection des routes d'Avignon et de Beaucaire et la place de la Couronne, et qui sera connue sous le nom de rue Raymond dans la première moitié du XIX^e siècle.

Plus qu'un simple plan d'aménagement des remparts, Raymond prévoit également l'extension de la ville au Sud, pour laquelle une réglementation particulière est prévue.



Fig. 18 – Détail du plan de Raymond, l'extension - (ADG)

chez cet auteur des difficultés à situer précisément le projet de Raymond, en lui donnant la paternité du « cours Neuf », alors que celui-ci est déjà réalisé.

Voir également sur le sujet du plan de Raymond, Corinne POTAY.

Sur les terrains situés au Sud des Arènes (dont le projet de rénovation lui sera confié, mais qu'il n'exécutera pas), il projette le plan d'un nouveau quartier composé de neuf rues qui convergent vers une plate-forme grandiose et sur laquelle trône une statue en l'honneur de Louis XVI. Le plan de Raymond entend achever la ville de Nîmes en lui donnant une forme régulière : la forme vague est à proscrire. L'Esplanade extérieure limitera la ville et offrira aux voyageurs un point de vue unique ; elle permettra également aux habitants de jouir de la vue sur la campagne et de multiplier les lieux de promenades.

« L'Esplanade proposée présente une forme circulaire divisée par neuf avenues, savoir, trois cours plantés d'arbres et six rues larges et commodes qui se lient à différents anciens quartiers de la ville, dont la forme est actuellement vague et se perd dans l'irrégularité des différents jardins, la direction de ces différentes rues se réunira à un seul point ou sera placée une statue pédestre ou équestre du Roi soit en marbre ou en bronze au pied de laquelle sera une grande fontaine¹¹⁷. Cette Esplanade terminera la ville. La circonférence sera occupée par dix îles de maisons symétriques et par des corps quarrés de bâtiments liés avec des cours plantés en arbres. C'est là le point de vue qu'offrira la ville de Nîmes aux voyageurs en venant de Montpellier, de Paris, ou de Provence. Le sol de cette Esplanade sera de niveau avec la ville formera du côté des jardins une terrasse assez élevée qui donnera la liberté de jouir des points de vue de la campagne et procurera à la ville les bienfaits du vent du midi par les neuf issues qui y pénétreront. Les maisons disposées au tour de la partie circulaire et sur la partie droite jouiront du spectacle de la promenade, du point de vue de la campagne et d'une position unique ; on peut même multiplier les moyens de promenade établi sur une partie des masses quarrées de l'extrémité de la circonférence de l'Esplanade. Des Portiques publics afin que les citoyens puissent jouir de la promenade à midy on trouve un abri. »¹¹⁸

1.1.2.4.7.1. - La disposition des rues du plan

Les noms des nouvelles rues et places du plan de Raymond nous sont connus et portent le nom des personnages les plus illustres du royaume. Ils concernent non seulement les voies créées dans le plan d'extension, mais également celles qui sont ouvertes dans la ville existante, principalement à l'emplacement des remparts. Toutefois, la numérotation des rues reportées sur le plan publié ne correspond pas avec celle qui figure sur les documents conservés dans les archives départementales de Nîmes¹¹⁹. Nous avons cependant retrouvé aux archives du Génie un manuscrit qui

¹¹⁷ - ADG – OO 94 - 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond, et le 20 août 1785, signé Martin et Troussel.

¹¹⁸ - *Ibid.* La dernière phrase est la reproduction exacte du manuscrit.

¹¹⁹ - AIG - Article 8, Section 1, carton 1, liasse n°24 – Nîmes, 1786

précise la position de ces nouveaux espaces ; celui-ci nous permet ainsi de décrire les principaux éléments du projet par rapport à leur situation dans la ville.

La place royale est naturellement dédiée au roi et les avenues qui y mènent aux membres de la famille royale, comme les cours de la Reine, de Monsieur et d'Artois. Les autres voies¹²⁰ sont dédiées aux ministres, comme de Breteuil, Vergennes, Castries, Ségur et Miromesnil, à quelques intendants, comme de Brienne, de Rohan, de Bernis, de Saint-Priest, de Ballainvilliers, de Dillon et aux principaux administrateurs de la province¹²¹.

Initialement, dans les deux premiers plans, la place Royale se situe à l'emplacement de l'ancienne Esplanade, mais l'inexactitude de ces plans par rapport au plan de Nîmes levé par le géomètre Bancal, et la critique qu'en fait Phéline, l'architecte de la ville, obligent Raymond à les modifier et à en dessiner un troisième.

Alors que le jardin de la Fontaine se définit comme un espace végétal refermé sur lui-même et limité par la ville (notamment le quartier du Jardin de la Fontaine, au Sud) et la colline, la nouvelle Esplanade projetée est surélevée et s'ouvre sur la plaine du Vistre. La représentation graphique de cette place donne l'impression de surplomber également le quartier, mais sa description ne le suggère pas.

La place Royale à la forme d'un demi-ovale ; en son milieu, un socle est représenté sur la partie la plus haute de la place pour la statue du roi.

Dans son mémoire qui accompagne le plan, Raymond décrit les qualités de l'Esplanade, notamment celles qui permettent d'offrir une superbe vue sur la campagne environnante et de bénéficier des bienfaits de la fraîcheur. Toutefois, il ne prévoit pas d'y planter des arbres pour abriter les habitants de la ville des ardeurs du soleil :

Cette situation n'est pas sans rappeler la place du Peyrou à Montpellier ou la place de la Rotonde à Aix-en-Provence (plus tardive) ; ces places ouvertes sur le territoire illustrent l'importance du paysage dans la définition de la ville au XVIII^e siècle¹²². Nous pouvons rapprocher également de cette situation les places royales ouvertes sur un fleuve (Bordeaux, Paris et même Lisbonne).

¹²⁰ - Place Louis XVI ; cours de la Reine ; cours de Monsieur ; cours d'Artois ; rue de Miromesnil ; rue de Vergennes ; rue de Breteuil ; rue de Ségur ; rue de Castries ; rue d'Angiviller ; rue, place et cours de Calonne ; place des Arènes ; place et rue de Biron ; place et rue du Périgord ; place et rue de Saint-Priest ; place Ballainvilliers ; place et rue Dillon ; rue et cours de Brienne ; place et cours de Balore ; place de Rohan ; place de Pierre de Bernis ; rue Septimanie ; rue des Consuls ; rue du Commerce ; rue Euterpe ; rue Thalie ; rue Melpomène ; rue d'Agrippa ; rue de Julie ; rue d'Auguste ; place des Cévennes.

Pour le détail des noms et des titres de ces personnages, voir en annexe.

¹²¹ - ADG - (archives communales), - LL 46 voir la date du 24 février 1786.

¹²² - Ce rôle a été plus particulièrement étudié ces dernières années par les historiens de l'art et en particulier Daniel Rabreau, notamment dans l'étude de « La promenade urbaine en France aux XII^e et XVIII^e siècles : entre planification et imaginaire ». M.-L. Pujalte-Fraysse, le souligne

Neuf voies aboutissent à cette Esplanade. Trois d'entre-elles, appelées « cours », de largeur équivalente et plantées d'une double rangées d'arbres, forment un trident¹²³. Le cours situé au centre, dans l'axe de la place et de la statue, est dédié à la Reine ; il relie l'Esplanade à un autre espace, le cours de Brienne (actuelle place des Arènes) qui borde les Arènes au Sud¹²⁴. De part et d'autre du cours de la Reine, à l'Est, le cours de Monsieur joint l'Esplanade à la place située devant la future Comédie ; cette place prend le nom de place de Saint-Priest (intersection du boulevards Amiral Courbet et de la place de la Libération, devant la place de la Couronne). À l'Ouest, le cours d'Artois relie l'Esplanade à l'actuelle rue de la République, en passant à travers le couvent des Dames de Saint-Maur. Ces nouveaux cours ont à peu près la largeur de l'actuel boulevard Victor Hugo.

Deux voies obliques se superposent à la figure initiale du plan d'extension : la première partant de la face Sud de la Comédie (prolongement de l'actuel boulevard Amiral Courbet), et la seconde, qui la croise au milieu du cours de la Reine, joint un bassin récupérant les eaux des Calquières, (route d'Arles) au couvent des Dames de Saint-Maur. A l'arrière du Théâtre, il prévoit une place semi-circulaire, d'où partent trois rues, nommées rues Euterpes, Thalie et Melpomène.

En plus de ces quatre principaux cours, deux places sont prévues : celle de Saint-Priest, devant la Comédie, et celle Pierre de Bernis à l'Ouest, à l'intersection de la route de Montpellier avec la rue de la Porte de France.

Le plan s'ordonne notamment à partir de l'Esplanade et des trois cours principaux, mais la symétrie des voies par rapport à l'Esplanade est cependant amoindrie par le calage du plan du côté est contre le faubourg Roussy. Les voies rayonnantes sont bloquées par le bâti existant, celui-ci étant respecté : Raymond souhaitait éviter les expropriations pour que son projet coûte le moins cher possible.

également dans son article, *op. cit.* mais elle attribue à cette place un rôle de nouvelle porte d'entrée de ville ; ceci n'est pas exact. Le sens de la circulation principale de Nîmes s'effectue toujours d'est en Ouest (route d'Avignon et route de Montpellier).

¹²³ - La figure du trident est une des principales références de l'aménagement urbain depuis le modèle romain de la place du Peuple. Ce schéma a été proposé par Le Nôtre pour le jardin de Versailles, puis pour la place de la Concorde, et l'avenue des Champs Elysées, le cours de la Reine, et une autre voie passant à travers le faubourg Saint-Honoré qui ne sera pas exécutée.

Ce principe est repris au milieu du XVIII^e siècle pour les routes royales. Il est appliqué par Peyre et de Wailly pour le lotissement du Théâtre de l'Odéon. À Bordeaux, Victor Louis, pour son plan d'extension à l'emplacement du château Trompette, reprend le principe d'une place avec des voies convergentes (mais en les démultipliant), en 1784-85 (c'est-à-dire à peu près la même année que celui de Nîmes). TAILLARD Christian, « De l'ancien Régime à la Révolution : l'histoire exemplaire des projets d'aménagement du Château Trompette à Bordeaux », in *Revue de l'Art*, 1989, n°, pp. 77-85. Voir illustration n° 26.

¹²⁴ - Nous ne connaissons pas les raisons qui ont poussé l'architecte à axer la voie principale du plan sur la petite rue située à l'est des Arènes, mais cette position de l'agrandissement amoindrit la force de l'axe principal du plan ; nous ne pouvons que supposer que la direction du cours est donnée par la Tour Magne.

Indépendamment du plan d'extension, le projet s'organise également à partir du Théâtre¹²⁵ sur lequel l'autre ligne directrice est axée ; celle-ci relie les casernes à la Comédie projetée, et prend le double nom de rues du Périgord et Saint-Priest.

1.1.2.4.7.2. - Les cours Périgord et Saint-Priest



Fig. 19 – Les cours de Périgord et de Saint-Priest - (ADG)

Dans la description du plan par le consul de la ville Martin, cet axe est présenté en premier, avant la description des autres alignements composant notamment le tour de la ville :

« Le premier (alignement) part des Casernes. Il est de 250 toises jusqu'à la salle des spectacles, cet alignement vraiment imposant est noblement terminé par un monument public, il ne prend aucun bâtiment, ne fait tort à aucun voisin et procure beaucoup de terrain à inféoder. Ce n'est que pour la régularité de la place circulaire proposée à la porte de la Couronne qu'il faudra prendre une partie de maison au coin de la rue Notre-Dame et vis-à-vis le long du mur, pour arriver à la place de la Salamandre ; mais le peu de terrain que l'on prend sera avantageusement racheté par celui que l'on pourra inféoder, surtout au près du Luxembourg »¹²⁶.

¹²⁵ - L'importance de cet ordonnancement est due à sa situation de porte de la ville ; le Théâtre est situé à proximité de la porte de la Couronne, qui a servi d'entrée dans la ville aux rois François 1^{er}, Henri II et Louis XIII aux XVI^e et XVII^e siècles.

¹²⁶ - ADG – OO 118 - Observations sur le plan d'embellissement de la ville. 178?, signé Martin.

Situé à l'emplacement de l'actuel boulevard Amiral Courbet, ce cours, de moindre largeur que les autres boulevards, est également bordé d'arcades, protégeant les promeneurs de la pluie, du vent ou des ardeurs du soleil.

Ce principe d'aménagement est inédit pour la création d'un boulevard. Pour quelles raisons l'architecte a-t-il adopté ce modèle ? Ce choix semble avoir été dicté par une largeur moindre à cet endroit du rempart, mais surtout par la situation de cette voie et le rôle que Raymond lui donne, en implantant le Théâtre à l'une des extrémités de ce cours.

Ici, Raymond fait référence au projet de Peyre et de Wailly pour le quartier de l'Odéon à Paris (1777-1782). Comme dans le projet parisien, Raymond met en scène le Théâtre, dans l'axe de la rue à portiques. Pour homogénéiser cet ensemble, équipement plus rue, il prévoit également des façades ordonnancées de chaque côté du cours.

Cependant, avec cette nouvelle destination, celle d'un « cours monumentalisé », le « boulevard » perd un peu de sa destination initiale, celui du cours planté, lieu de promenade, pour la mise en valeur d'un monument. La fonction de communication n'est pas totalement absente pour autant, puisque l'axe relie également deux équipements, les casernes et le Théâtre ; toutefois, elle en partie atténuée par la proximité de la rue Notre-Dame et de la future rue Dillon.

1.1.2.4.7.3. - Le cours Dillon

Bien que proposant un plan d'embellissement de la ville où il privilégie le décor et l'ornement, Raymond pense également à améliorer les communications entre l'extérieur et les boulevards :

« Le premier mérite de ces alignements est de pouvoir le lier avec les issues et l'intérieur de l'ancienne ville, au moins suivant les apparences, mais pour en avoir la certitude, il faut un plan de l'intérieur fidèlement levé, et l'on ne doute pas que les nouveaux débouchés procurés à l'ancienne ville, n'ajoutent un nouveau prix aux neuf alignement de Mr Raimond. »¹²⁷

Toutefois, l'architecte paraît réticent à percer le bâti existant. En effet, s'il utilise l'espace libre pour déployer son plan d'agrandissement, il semble conscient des difficultés d'ouverture de nouvelles voies à l'intérieur de la ville. L'un des deux seuls percements qu'il propose, le cours Dillon, doit relier l'arrivée des routes d'Avignon et de Beaucaire à la place de Saint-Priest. Cette nouvelle rue est très importante, car elle doit doubler la rue Notre-Dame qui sert de support à la route royale qui va d'Avignon à Montpellier, empruntée par les services de la Poste.

¹²⁷ - *Ibid.*



Fig. 20 – Détail du plan Raymond, le cours Dillon - (ADG)

Cette voie s'inscrit en fait dans le prolongement du cours de Brienne, qui tangente les Arènes et qui sert de base au plan d'extension, offrant ainsi une superbe perspective pour les voyageurs venant soit d'Avignon, soit de Montpellier.

En effet, dans la description de Martin, cette voie, le 9^e alignement, est considérée comme devant être une « belle avenue », « vraiment superbe » et « unique en France » :

« On propose un 9^{ème} alignement vraiment superbe et qui serait unique en France. C'est celui qui, du chemin de Montpellier, aboutirait à la jonction des chemins d'Avignon et de Beaucaire. Cet alignement, par sa direction procure un débouché imposant aux chemins de Poste de Montpellier, Saint-Gilles, Arles, Beaucaire et Avignon. Il répare les fautes de nos ancêtres qui ne s'étaient pas occupé de former de belles avenues ; la dépense a effrayé sans doute, ceux qui ont crû qu'il fallait exécuter dans quelques années, l'ensemble de ce projet vraiment grand et unique ; mais on doit observer, que cet alignement de 350 toises s'exécutent dès aujourd'hui, sans dépense jusqu'à la place de la Couronne, et qu'en partant de ce point, jusqu'à la jonction du chemin d'Avignon, et de Beaucaire, dans une longueur de 200 toises, il faudra se procurer successivement diverses maisons ou jardins, dont l'appréciation quoi que forte, n'est pas aussi exorbitante qu'on le craint : mais quand il devrait en coûter beaucoup, faudrait-il renoncer pour cela à un chose vraiment unique et qui ne doit s'exécuter qu'avec le temps ? N'avons nous pas vu depuis 40 ans se former les deux tiers des faux-bourgs actuels et s'il avait existé un plan, la ville n'aurait-

elle pas changé de face ? D'ailleurs la route de poste se trouvera sur cette alignement et elle ne saurait être trop large et trop commode. »¹²⁸

La seconde percée se situe à l'opposé du cours Dillon. Il s'agit de la future rue Auguste.

1.1.2.4.7.4. - La rue d'Agrippa (actuelle rue Auguste)



Fig. 21 – Détail du plan Raymond, la rue Agrippa - (ADG)

De longueur moindre que le cours Dillon, la rue Agrippa est projetée dans l'axe de la Maison Carrée. S'insérant dans un aménagement beaucoup plus vaste, celui de la jonction entre la ville ancienne et le quartier de la Fontaine, elle possède également d'autres fonctions. La première concerne la mise en valeur de la Maison Carrée : elle est axée sur le portique principal du monument. La seconde concerne la mise en communication du monument avec la place de Balore (actuellement, square Antonin). La rue Agrippa se continue néanmoins au-delà de la place et du Grand cours, jusqu'au boulevard du Gouverneur.

« La disposition de cette place ne dérange pas les communications des maisons actuelles, on les a ménagées avec des issues nouvelles, elle présente une rue nouvelle qui découvrira le porche de la maison carrée, la direction de cette rue

¹²⁸ - *Ibid.*

se continuera jusque au jardin du gouverneur et sera terminée par la décoration de la façade d'un réservoir d'eau destiné à la Mozaye en été. »¹²⁹

Par sa situation, la rue d'Agrippa permet de lier le Grand cours avec le canal de la Fontaine et le futur cours de la Comédie. Ce procédé est particulier, car il n'assure pas de lien direct entre les boulevards : chaque boulevard constituant une entité à part entière, il n'y a pas de continuité entre eux. Des places de formes différentes organisent les articulations, en fonction de l'espace disponible.

Les intentions de l'architecte s'inscrivent dans la volonté de créer une série d'espaces architecturés, ménageant autant de surprises différentes : par exemple, la rue Agrippa constitue un couloir qui mène du Grand cours à la place Balore, laquelle, ronde comme une sorte de cabinet particulier, est mise en valeur par la perspective du canal, et représente l'un des points forts de l'aménagement des boulevards. Raymond compose la ville comme le plan d'un bâtiment aristocratique : une succession d'espaces plus que des voies de circulation.

1.1.2.4.7.5. - L'aménagement des boulevards et des places : ne pas toucher au bâti

Comme nous l'avons précisé plus haut, la création des boulevards est l'élément essentiel du projet de Raymond, puisqu'il s'agit de fonder de nouveaux espaces à l'emplacement de l'enceinte.



Fig. 22 – Détail du Plan de Raymond, le Grand et le Petit cours - (ADG)

¹²⁹ - ADG – OO 94 - 1er Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond, et le 20 août 1785 signé Martin et Troussel.

La municipalité désire non seulement aérer la ville ancienne en y permettant la circulation de l'air, mais également intégrer les nouveaux quartiers dans la ville en améliorant les conditions de communication et de circulation entre ceux-ci et la cité, et offrir de nouveaux espaces urbains afin d'y implanter de nouveaux équipements et d'y construire de nouvelles habitations.

Le principe de la voie aménagée sur l'enceinte est connu : il s'agit principalement d'une chaussée bordée de part et d'autre de trottoirs, sur lesquels une rangée d'arbres est plantée. Dans le descriptif, l'ensemble des cours est organisé en huit alignements : ils sont décrits en fonction des terrains à exproprier ou non. Pour l'essentiel, ils sont réalisés sur les espaces libérés par l'emplacement des remparts. Des terrains à inféoder aux riverains sont même dégagés du côté de la rive intérieure, cette dernière subissant une régularisation au niveau des actuels boulevards Alphonse Daudet, Victor Hugo, Amiral Courbet, et de la Libération. Les rives extérieures sont généralement conservées, néanmoins, certaines « isles » sont alignées devant les casernes, comme celle d'Orange, ou entre la rue Émile Jamais et la place Questel. Pour l'architecte et le maire, il n'est donc pas nécessaire d'exproprier beaucoup de constructions ; c'est même une condition de l'aménagement. Comme nous l'avons souligné précédemment, Raymond étant réticent à percer le bâti :

« Il est évident que ces huit alignements complantés d'arbres, sont d'une exécution facile et prompte ; ils remplissent parfaitement les vues de la communauté, en laissant les moyens d'ouvrir de nouveaux débouchés et faisant participer l'ancienne et la nouvelle ville aux mêmes embellissement et avantages. »¹³⁰

Toutefois, quelques expropriations sont parfois nécessaires, mais pour Raymond, elles sont toujours négligeables, ou réalisables plus tard.

Si la majorité des boulevards est organisée selon un même principe, le futur boulevard des Calquières, que nous avons évoqué précédemment, connaît un aménagement particulier : une chaussée centrale, et des trottoirs situés sous les arcades des immeubles qui bordent la voie. La particularité du plan de Raymond réside également dans la multiplication des places.

L'architecte les situe à l'emplacement des anciennes portes de la cité, à l'intersection de plusieurs voies d'accès ou à la jonction d'espaces différents ; elles jouent un rôle d'articulation, comme celle qui est prévue à l'emplacement du square Antonin.

¹³⁰ - ADG – OO 118 - Observations sur le plan d'embellissement de la ville. 178?, signé Martin.



Fig. 23 – Détail du plan de Raymond, les boulevards de la Comédie et de la Madeleine - (ADG)

Cette place, nommée place de Balore sur le plan de Raymond, est la plus architecturée : elle se situe entre le débouché du canal de la Fontaine et le canal de l'Agau, à la jonction des boulevards Gambetta et Alphonse Daudet. Le choix de la forme ronde permet à Raymond d'établir non seulement un lien entre les deux boulevards, mais également de cacher les façades des maisons du canal de l'Agau :

« Le point de vue du canal de la fontaine exige du côté de la ville un fond différent que celui que présentent les maisons qui ferment le canal de la Gau. On propose une belle place circulaire ornée d'une rangée d'arbres suite des plantations des cours, et du canal de la fontaine et un château d'eau à l'entrée du canal de l'Agau qui sera le réservoir de toutes les fontaines jaillissantes répandues dans les places publiques. Cette décoration ne coûte presque pas d'acquisitions. »¹³¹

Dans l'un des deux premiers plans, Raymond avait d'abord envisagé une autre place circulaire, à la porte de la Couronne. Toutefois, celle-ci a été modifiée dans le plan de 1785 :

¹³¹ - ADG – OO 94 - 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond, et le 20 août 1785 signé Martin et Troussel.

« Ce n'est que pour la régularité de la place circulaire proposée à la porte de la Couronne qu'il faudra prendre une partie de maison au coin de la rue Notre-Dame et vis-à-vis le long du mur, pour arriver à la place de la Salamandre ; mais le peu de terrain que l'on prend sera avantageusement racheté par celui que l'on pourra inféoder, surtout au près du Luxembourg. »¹³²

Le changement apporté a sans doute été dicté en partie par la volonté de ménager les intérêts des différents particuliers, la place ronde initiale nécessitant d'exproprier des propriétaires ; il est également certain que la modification de l'implantation du théâtre a motivé cette transformation.

« [...] les propriétés des différents particuliers ont été ménagées, cette considération a déterminé le changement de la forme de la place ou est fixée la masse destinée à une salle de spectacle et par cette même considération le cours qui était proposé en face de ce monument est actuellement une rue en portiques qui se lie à une place proposée devant les casernes. »¹³³

La place de Bernis, située à la porte de France, au début de la route de Montpellier, est quant à elle de forme ovale. Elle répond en quelque sorte à la place située devant le Théâtre, la liaison entre ces deux espaces étant assurée par le cours de Bernis. Sa taille allongée lui permet de lier un certain nombre de voies issues du plan d'extension et des rues du faubourg Saint-Antoine et du quartier de la Fontaine.

Les autres places du tour de la ville sont rectangulaires et de tailles différentes : celle des Casernes a la largeur d'un cours, et une longueur légèrement supérieure à la façade principale de la Caserne. Pour Raymond, elle exige peu de sacrifices :

« La place disposée devant les casernes établies sur la direction de l'île de la Glacière exige très peu de sacrifices de la part du propriétaire de l'Isle de l'Orange : la nécessité de conserver la situation du sol du Petit cours qui est à la suite à cause des aqueducs qui sont au-dessous et le niveau des maisons des différents particuliers a déterminé la forme de la communication de ce cours avec la place¹³⁴. »

Au niveau du Temple (église des Dominicains), entre les cours de Périgord et Saint-Priest, Raymond crée la place de Rohan, de part et d'autre du cours, afin de dégager l'église et la mettre en valeur. Il y situe également la Bourse.

Sur le jardin des Récollets, de l'autre côté de la Maison Carrée, il aménage la place des Cévennes. Tout en dégagant la façade latérale du monument antique, la place est également le moyen de lier plus directement les jardins de la Fontaine avec les nouveaux cours et le centre ancien.

¹³² - ADG – OO 118 - Observations sur le plan d'embellissement de la ville. 178?, signé Martin.

¹³³ - ADG - OO 94. 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond.

¹³⁴ - ADG – OO 94 - 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond, et le 20 août 1785 signé Martin et Troussel.



Fig. 24 – Détail du plan de Raymond, la place des Cévennes (ADG)

Ces quelques exemples confirment la volonté de l'architecte d'aménager Nîmes par une succession d'espaces fait de séquences voie-place, comme s'il sculptait la ville. Chaque intervalle entre les bâtiments est pensé comme un espace à aménager. Le désir de Raymond est de réaliser une ville unique en France, où ce qu'il appelle la « commodité » est plutôt synonyme d'un ensemble urbain architecturé.

1.1.2.4.7.6. - Façades ordonnancées et rues à portiques

Le projet définit un certain nombre de prescriptions d'aménagement et prévoit que l'architecte détermine l'ensemble de la décoration extérieure pour les rues, places et promenades, ainsi que pour les édifices publics, et qu'il sera chargé de la direction de tous les travaux exécutés pour le roi¹³⁵.

« On ne connaît point de ville dans le Royaume qui puisse offrir aux curieux, et aux voyageurs instruits, des antiquités, des belles promenades, des places, des rues d'une belle largeur ornées la plupart de portiques publics pour communiquer à couvert, et des trottoirs pour garantir les habitans des accidens des voitures et des fontaines jaillissantes dans des places. On trouve tous ses objets épars,

¹³⁵ - AN - Ville de Nîmes sans date.

mais la ville de Nîmes peut les réunir pour la commodité de ses habitants et pour les embellissements des nouveaux quartiers. »¹³⁶

Il précise également les règles d'usage de l'espace public, en interdisant aux propriétaires d'utiliser l'espace compris entre les alignements des maisons et celui des contre-allées, ainsi que la construction des terrains en contrebas de la future place Royale¹³⁷.

Raymond envisage de dessiner les façades de manière uniforme avec des portiques uniquement pour les voies principales, c'est-à-dire pour celles dont la largeur est supérieure à trente pieds, ainsi que pour les places publiques. Les constructions le long des boulevards ne répondent pas à cette règle.

« [...] toutes les façades des maisons sur les promenades pourront être décorées suivant les dispositions de chaque partie de propriété mais les façades des maisons disposées sur les places publiques, des rues principales de trente, trente-six, quarante-deux pieds seront ornées de portiques et seront uniformes ainsi que toutes les façades des corps de bâtiments qui doivent décorer l'Esplanade et la rue parallèle à la terrasse qui la dessert. »¹³⁸

Le principe de la rue à portiques est un élément intéressant dans le langage urbain de la fin du XVIII^e siècle. Employée pour les places principales des Bastides dans le Sud-Ouest de la France au Moyen Âge, son utilisation, comme le souligne Werner Szambien¹³⁹, se rattache le plus souvent à la création d'une place Royale. Réapparu au milieu du XVIII^e siècle lors d'un concours pour une place Royale, ce modèle est relancé en France avec la place de la Concorde (milieu XVIII^e siècle, Gabriel, architecte), le Théâtre de l'Odéon (1767-1782, Peyre et de Wailly, architectes), et le Palais-Royal (1781-1784, Victor Louis, architecte). En province, les constructions de ce type sont rares.

« Rappelons que les rues à arcades préfigurent l'uniformité des façades afin de produire un décor suffisamment digne de la statue royale. Cette fonction de la place exclut dans une large mesure l'aménagement de boutiques et la comparaison des rues à arcades avec les places royales reste nécessairement formaliste. Ce n'est que dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle qu'apparaissent les premières tentatives d'utilisation de portiques. Gabriel en a fourni le modèle place de la Concorde. On assiste également à l'introduction de portiques dans l'architecture publique en général, le meilleur exemple restant le Théâtre de l'Odéon par Peyre et de Wailly. La fonction est évidente : il s'agit d'accéder commodément à la salle en cas de mauvaises conditions climatiques. [...].

¹³⁶ - ADG - OO94. 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond.

¹³⁷ - *Ibid.*

¹³⁸ - AN - Ville de Nîmes sans date.

¹³⁹ - *De la rue des Colonnes à la rue de Rivoli*, Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, Alençon, 1992. 159p.

À l'origine, l'utilisation des portiques a peut-être un modèle antique lointain tel qu'il est repris au lycée Condorcet de Brongniart. La cour intérieure de l'ancien couvent des Capucines est en effet entourée de colonnades doriques, mais il ne s'agit aucunement d'une architecture urbaine [...]. Faut-il voir une préfiguration de la mode des portiques dans la double colonnade de l'École de Chirurgie (1769-1774) ? Architecture d'encadrement. [...] Le problème des portiques et galeries se précise visiblement en 1781. Deux vastes ensembles, dont l'ambition commerciale ne fait aucun doute, sont alors créés : le Palais Royal de Victor Louis et la Rotonde du Temple de Pétrard de Montreuil. Le P. R., spéculation du duc de Chartres, adopte un compromis formel entre la place royale et l'architecture commerciale dont le règne s'annonce. [...] Mais ce n'est qu'avec les portiques du Temple qu'apparaît un édifice, délibérément doté d'architecture, les rares éléments remarquables dans l'architecture des marchés étant habituellement les fontaines. Les portiques du Temple, édifice méconnu puisqu'il s'agit d'un prototype, [...] commencé en 1788 [...]. »¹⁴⁰

Le rôle de ces voies et de ces places est non seulement d'améliorer les communications et d'apporter des embellissements, mais également d'ordre architectural, par le dégagement et la mise en valeur des monuments antiques.

1.1.2.4.7.7. - Redécouverte de l'Antiquité

En France, la seconde moitié du XVIII^e siècle constitue une période de redécouverte de l'Antiquité gréco-romaine. À Nîmes¹⁴¹, on envisage de dégager les monuments antiques plusieurs années avant le plan de Raymond : les Arènes notamment, qui servaient d'habitation à tout un quartier de Nîmes, mais également la Maison Carrée, considérée par Pinsun, l'ingénieur du Génie qui succéda à Mareschal à la direction des fortifications du Languedoc, comme « l'édifice le plus complet qui reste en France des Antiquités romaines¹⁴² ». Michel Galley écrit dans son ouvrage sur les architectes parisiens au XVIII^e siècle que le succès de l'ouvrage de Clérisseau « invita le compte de Calonne à confier à l'architecte J.-A. Raymond une restauration de la ville [...] »¹⁴³

Dans le plan de Raymond, ces deux monuments antiques sont dégagés. L'amphithéâtre devient un des éléments essentiels de son projet : situé à la jonction du centre ville et du plan d'extension, il est mis en valeur par un large cours, le cours

¹⁴⁰ - SZAMBIEN Werner, *op. cit.*, 1992.

¹⁴¹ - Voir sur ce sujet : NAUDIN Michel, « Culture et histoire. Les signes de la romanité nîmoise à l'époque de la Révolution française », In *Annales historiques de la Révolution française*, n°292, 1993. pp. 237-258. *Persée*, site internet et PUJALTE-FRAYSSE M-L, « Interprétation du modèle à l'antique à la fin du XVIII^e siècle d'après la biographie de l'architecte Jean-Arnaud Raymond », *Cahiers de Gerhico*, université de Poitiers, (fin 2008).

¹⁴² - PROST Philippe, *op.cit.*

¹⁴³ - GALLET Michel, *op.cit.* 1995. CLÉRISSEAU Charles-Louis, *Les Antiquités de la France, t. I, Nîmes*, Paris, 1776, *in-folio*, t. II, Paris, 1804, 2 vol., *in folio*, (un volume de planches), Médiathèque de Nîmes.

Bernis, et une voie qui le ceinture, la rue Calonne. Le centre du monument devient également une place, la place des Arènes. Raymond est prié par la municipalité de se joindre à Bancal (l'architecte de la ville) pour sa restauration¹⁴⁴.

« La destruction des maisons de l'intérieur de l'Amphithéâtre et celles qu'il faut démolir pour dégager la circonférence extérieure de ce monument est une forte dépense que l'administration de la ville a prévu, on a seulement tracé sur le plan les formes et les détails qui sont nécessaires à la disposition de deux rues savoir une rue au niveau du sol de la ville et une seconde rue basse pour découvrir l'ancien sol de ce monument et les anciennes quatre principales entrées. »¹⁴⁵

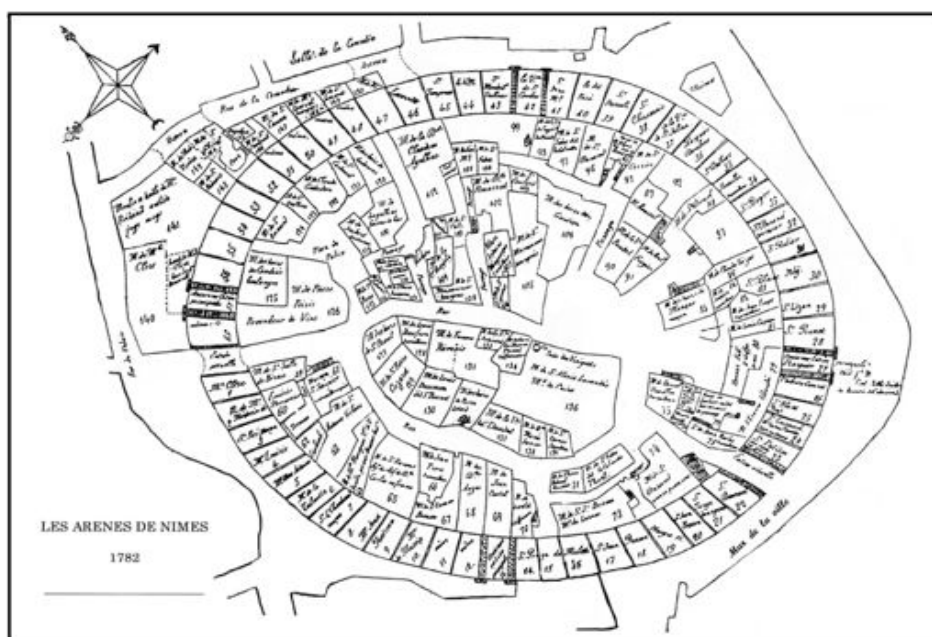


Fig. 25 – Plan des Arènes de Nîmes en 1782 (nemausis.com)

Comme nous l'avons précisé plus haut, la Maison Carrée est mise en valeur par la création de la rue Agrippa dans l'axe de son portique, mais également par la création de rues latérales : les rues Julie et Auguste.

Raymond se soucie également des objets antiques qui seront retrouvés lors des différents aménagements, puisqu'il souhaite qu'un musée soit créé pour les exposer dans la maison de M. Séguier¹⁴⁶.

¹⁴⁴ - AMN - Ville de Nîmes, Délibération 24 février 1786.

¹⁴⁵ - ADG – OO 94 - 1^{er} Août 1785 à Toulouse - Mémoire signé Raymond, et le 20 août 1785 signé Martin et Troussel.

¹⁴⁶ - Érudit Nîmois, archéologue et chercheur (1703-1784), il a fait construire un hôtel particulier dans le faubourg des Carmes en 1768. En 1782, il le légua à l'Académie de Nîmes, car il y conservait ses collections (notamment un herbier de 9000 plantes) et sa bibliothèque. Voir à ce sujet l'article de Nicole DENIS et Corinne POTAY, « La maison Séguier à Nîmes. La demeure d'un érudit dans l'îlot des Carmes », *Revue des Monuments Historiques, le Languedoc-Roussillon*, n° 187, 1993.

« [...] que toutes les statues, ornemens, médailles, ..., antiquités quelconques trouvées dans les fouilles à faire pour la construction des bâtiments publics en particulier, soit dans l'intérieur de la ville faubourgs, diocèse, sénéchaussée seront déclarées à un inspecteur nommé à cet effet par sa majesté ; elle enjoint à tout particulier habitant au propriétaire de la ville, faubourg ou sénéchaussée diverse [...] de déclarer toutes les antiquités qui seront trouvées dans la démolition des corps de bâtiments aux fouilles de fondations et autre. Sa majesté voulant, par une marque particulière de protection pour la ville de Nîmes, que tous les objets qui seront trouvés soient placés avec ordre dans la maison de feu Monsieur Séguier à l'effet d'y former un muséum à la suite des salles d'assemblée de l'académie des sciences de cette ville, dirigé par trois membres de cette compagnie. [...] »¹⁴⁷

Outre l'aménagement de nouvelles voies et le dégagement des Arènes, le plan de Raymond prévoit plusieurs équipements dont le principal est le théâtre.

1.1.2.4.7.8. - Les nouveaux équipements

Par rapport à la situation de la ville, les nouveaux équipements sont placés en fonction de la nouvelle configuration urbaine, celle du théâtre étant la plus inédite à Nîmes.

Au XVIII^e siècle, et plus particulièrement à partir des années 1740, on construit des théâtres dans le cadre du renouvellement des équipements urbains ; dans la seconde partie du siècle, ils relèvent de nouveaux enjeux urbains. Reprenant la situation déjà réalisée des théâtres de Montpellier (Mareschal), ou de Bordeaux (Victor Louis), Raymond situe la salle de spectacle à l'emplacement de l'enceinte, à proximité de la place de la Couronne, et en fait le pivot central de son plan.

A la jonction de plusieurs voies, le Théâtre est envisagé comme le point d'arrivée, ou de départ, des routes d'Avignon et de Montpellier, à travers la rue Notre-Dame, le cours Dillon, les cours Saint-Priest et Périgord.

Cette position particulière, au Sud-Est, paraît toutefois surprenante du fait de sa proximité avec les hôtels de voyageurs et les messageries, mais également avec un quartier déshérité, considéré comme sale, le faubourg des Calquières. Néanmoins, ce choix peut s'expliquer d'une part par la volonté de situer le Théâtre à l'emplacement du rempart, entre la ville ancienne et la nouvelle extension, et d'autre part par la l'opportunité qu'il y a d'établir à cet endroit une grande figure urbaine qui s'organise autour de deux grands axes.

Outre la construction de la salle de spectacle, Raymond prévoit l'établissement d'une Bourse, en face du Grand Temple, de marchés, de châteaux ou réservoirs d'eau, ainsi que des bains publics et des lavoirs.

¹⁴⁷ - AN - Ville de Nîmes sans date.

Sept fontaines devaient être construites sur les places de l'Évêché, des Dominicains, du Marché au blé, de l'Hôtel de ville, de la Salamandre, de la Belle croix, et du plan de l'Aspic. Par contre, l'emplacement des marchés n'est pas précisé dans le descriptif accompagnant le plan d'aménagement.

L'implantation des lavoirs est fixée dans le jardin des pères Récollets, à l'emplacement de l'actuelle place d'Assas. Ils seront réalisés d'après les plans de Raymond, dont une illustration est conservée aux Archives nationales¹⁴⁸.

« La construction des Lavoirs paraît une dépense aussi pressante que celle des aqueducs puisque la première opération à faire avant de les établir sera de placer commodément les lavoirs qui seront détruits, la place indiquée sur le plan dans le terrain du jardin des révérends Pères Récollets a paru la plus convenable, indépendamment de la disposition de ces bâtiments au midi elle laisse l'avantage de profiter de la hauteur de l'eau de la partie du canal de la fontaine qui longe les pavillons de Monsieur Ricard et de la pente qui peut procurer la chute de l'eau qui se rend aux lavoirs actuels pour conduire par le moyen d'un aqueduc couvert les eaux sales des bassins des lavoirs projetés dans l'aqueduc qui doit recevoir les eaux surabondantes de la Fontaine : on a d'ailleurs rempli la demande faite dans un des articles des observations délibérées en traçant un alignement dans une place plantée d'arbres qui se lie au cours vers l'église des Révérends Pères Récollets, et laisse une issue facile aux routes d'Alais, de Saint- Hypolite, d'Anduse, et du Gévaudan. »¹⁴⁹

« Les différents bâtiments destinés aux lavoirs seront terminés par un comble en charpente recouvert en tuile creuse ; les plans particuliers qui seront fait à cet effet indiqueront tous les détails, et la disposition des différentes pentes. »¹⁵⁰

Outre la description du plan, de ses voies et de ses équipements, ainsi que des considérations architecturales, le descriptif prévoit un ensemble de conditions de réalisation, comme les règles de construction, le coût des travaux, l'acquisition des terrains, la plantation des arbres ou l'adjudication des ouvrages de la salle de spectacles.

1.1.2.4.7.9. - Les conditions de réalisation

L'ordonnance du roi accédant à la réalisation du projet autorise la municipalité à acquérir les terrains nécessaires pour l'exécution des rues et à utiliser les matériaux

¹⁴⁸ - AN – F²¹1883. Collection des plans des édifices départementaux soumis à l'examen du conseil général des Bâtiments civils.

¹⁴⁹ - ADG - (Archives communales de Nîmes) - OO 94. 1^{er} Août 1785, Mémoire signé Raymond. Contresigné Martin, premier consul maire, Troussel, procureur du roi, 20 août 1785.

¹⁵⁰ - AN - Construction des lavoirs. Devis estimatif de différents ouvrages de construction à faire pour l'exécution du plan des objets d'embellissement et d'utilité approuvé par la délibération de la ville de Nîmes, le vingt août 1785.

provenant de la démolition des remparts pour la réalisation des aqueducs, des lavoirs, des réservoirs, des marchés et de la salle de spectacles.

« [...] la ville est autorisée par sa majesté d'acquérir toutes les parties de terrain nécessaire à l'exécution des rues promenades, Esplanades etc., sur une estimation établie sur l'état actuel des emplacements, les particuliers propriétaires ne devant se prévaloir de l'avantage que leur propriété doit acquérir pour la disposition du nouveau plan. »¹⁵¹

« [...] que les adjudications des ouvrages seront faites au rabais suivant la forme d'usage en Languedoc par devant Monsieur l'intendant ; permet sa majesté à la ville de faire usage d'une compagnie pour la construction de la salle de spectacle en suivant la disposition générale du plan et les détails particuliers qui seront donnés par le s Raymond cette permission et pour cet objet seulement si cette compagnie fait des propositions favorables aux intérêts de la ville. »

Il autorise également la ville à faire usage d'une compagnie¹⁵² pour la construction d'une salle de spectacle :

« [...] permet sa majesté à la ville de faire usage d'une compagnie pour la construction de la salle de spectacle en suivant la disposition générale du plan et les détails particuliers qui seront donnés par le S. Raymond cette permission et pour cet objet seulement si cette compagnie fait des propositions favorables aux intérêts de la ville. »¹⁵³

1.1.2.4.7.10. - Emplacement des nouveaux lavoirs

La création des lavoirs est la première réalisation engagée après la démolition des murs de l'enceinte. En effet, les matériaux récupérés vont servir non seulement à la construction des aqueducs, mais également à d'autres établissements jugés utiles et nécessaires à la commodité des habitants. De plus, les anciens lavoirs gênent la réalisation du projet et doivent être rapidement démolis pour sa mise en œuvre.

« Les lavoirs publics occupent maintenant un emplacement destiné à la jonction du canal avec les aqueducs qui doivent conduire les eaux des crues de la fontaine dans la rivière du Vistre ; Ils présentent dans ce moment un obstacle à l'exécution des ouvrages d'embellissement et d'utilité que la ville de Nîmes a projeté. [...]

La partie des murs de ville tenant à la porte de la Boucarie sera démolie à mesure que les ouvrages l'exigeront ; les matériaux serviront à la construction

¹⁵¹ - AN – Nîmes de ville, sans date.

¹⁵² - Nous n'avons pas de renseignement sur cette compagnie. Généralement, la ville passe un traité avec une société qui exécute les travaux à la place de la ville, en contrepartie, soit d'une somme versée par la municipalité, soit de terrains qu'elle peut bâtir pour rentabiliser l'opération. Voir deuxième partie sur la percée de la rue de la République à Avignon. Voir également, sur ce sujet Pierre Pinon, *Atlas du Paris Haussmanien*, op.cit.

¹⁵³ - AN – Nîmes de ville, sans date

des murs des bassins et aqueducs des lavoirs sur l'étendue indiquée par le plan. »¹⁵⁴

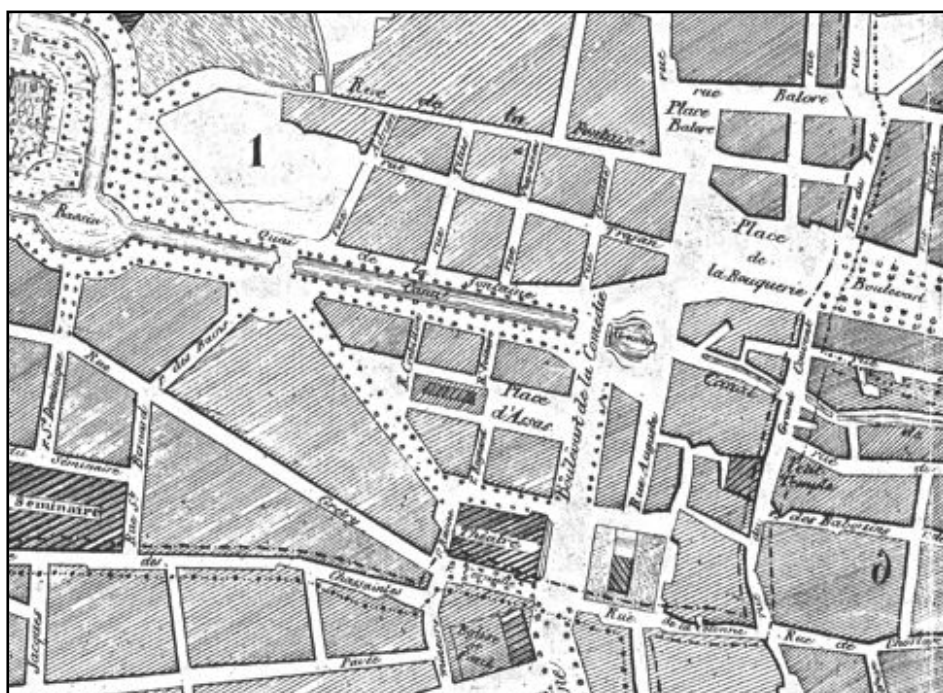


Fig. 26 – Plan de 1830 montrant l'emplacement des lavoirs place d'Assas
Détail – (BN)

Cependant la création de nouveaux lavoirs nécessite d'inféoder une partie des terrains des jardins des Récollets, en dessous du canal de la Fontaine, à l'Ouest de la Maison Carrée, sur lequel l'architecte les a situés.

« La construction des nouveaux lavoirs et l'inféodation d'une partie du jardin des Récollets sur l'étendue nécessaire à l'exécution de cette partie du plan sont les dépenses les plus pressantes, et un des objets les plus nécessaires à la salubrité de la ville. Le plan indique les dimensions générales de plusieurs corps de bâtiments marqués C de même que les différents bassins à construire à l'exposition du midi ; les bassins seront remplis par l'eau du grand canal de la fontaine qui longe les pavillons de Monsieur Ricard, par le moyen de plusieurs conduits, marqués n°2 et 3, elle passera à volonté dans les différents bassins, et sera enfin versée dans l'aqueduc destiné à recevoir les eaux surabondantes de la fontaine par l'aqueduc marqué n°4. »¹⁵⁵

Seuls les lavoirs¹⁵⁶ seront réalisés à partir du plan de Raymond, avec notamment le dégagement des Arènes et de la Maison Carrée. Ils sont construits à l'emplacement de

¹⁵⁴ – AN - Construction des lavoirs - Devis estimatif de différents ouvrages de construction à faire pour l'exécution du plan des objets d'embellissement et d'utilité approuvé par la délibération de la ville de Nîmes, le vingt août 1785.

¹⁵⁵ – *Ibid.*

¹⁵⁶ – Une première partie du jardin des Récollets a été acquise par la municipalité en 1750 pour l'aménagement du quai de la Fontaine. Les lavoirs, à l'origine destinés au « lavage des soies

l'actuelle place d'Assas par l'entrepreneur Chambaud¹⁵⁷ pour la somme de 32.700 livres. Au fur et à mesure de la démolition des remparts, on utilise ses pierres pour la construction des lavoirs et des aqueducs.

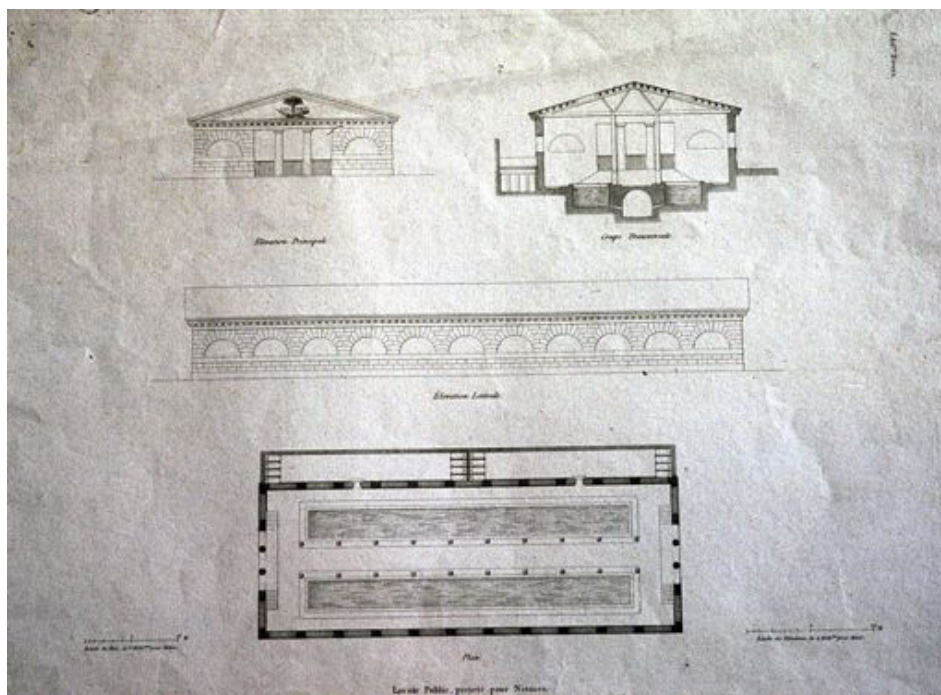


Fig. 27 – Plan et élévation des lavoirs projetés par Raymond à l'emplacement de l'actuelle place d'Assas - (AN)

Ainsi, avant la Révolution, l'architecte avait déjà prévu d'utiliser une partie des jardins du couvent des Récollets, situé en dessous du canal de la Fontaine, entre le quartier de la Fontaine et les boulevards. La ville fait l'acquisition des terrains en 1787. Peu de temps après, à la Révolution, le couvent est confisqué ; et l'on construira ensuite le Théâtre sur son emplacement, sur la place des Cévennes, à la toute fin du XVIII^e siècle. Après la construction des lavoirs, la priorité est d'aménager l'espace situé à l'emplacement des remparts, et surtout de mettre en valeur les monuments antiques. Toutefois, avant d'aborder l'aménagement des boulevards, nous souhaitons souligner les particularités des propositions par rapport à la ville de Nîmes.

1.1.2.5. - Réflexions sur le plan de Raymond

Ce plan, qui ne sera pas réalisé, porte-t-il les fondements d'une nouvelle conception de la ville, c'est-à-dire conçue non plus par fragments mais d'une manière globale ? En

finies produites par les manufacturiers, [deviennent] en fait un lavoir public [...] », et seront démolis en 1856. Cités par Jean Pey et Corinne Potay, « Édifices disparus, lieux transformés », *in Nîmes, les vingt ans du secteur sauvegardé*, ouvrage réalisé à l'occasion de l'exposition du même nom, coordonné par Nathalie d'Artigues et Olivier Mouton, 2005, 2^e édition 2006.

¹⁵⁷ - ADG – Archives communales de Nîmes - OO 114. Cité par Corine POTAY.

effet, situé à la charnière de deux siècles, le projet de Raymond semble annoncer les transformations de la ville du XIX^e siècle, tant par sa taille, son homogénéité, que ses propositions : la ville est désormais ouverte, l'opposition entre le dehors et le dedans s'efface, tandis qu'une complémentarité entre le centre et la périphérie apparaît. Il offre l'image de l'achèvement de la ville en intervenant au Sud (extension qui sera réalisée au milieu du XIX^e siècle avec l'implantation du chemin de fer) ; mais, les moyens employés reflètent néanmoins des pratiques et des aménagements de la fin du XVIII^e siècle. C'est par cette opposition qu'il est intéressant d'y revenir en détail.

L'équilibre de la ville de Nîmes répond à une logique propre, qui consiste à aménager successivement le Nord, l'Est, l'Ouest et le Sud, et qui se résume généralement dans une figure triangulaire, comme nous le verrons pour les transformations du XIX^e siècle, en particulier avec l'aménagement des boulevards et des équipements.

Toutefois, bien qu'il existe un projet d'extension au Sud, un décret légiféré en 1782 interdit toute construction au Sud de l'Esplanade.

Ce projet fait appel essentiellement à deux principes d'aménagement, l'alignement et l'extension. Nous reviendrons en détail notamment sur le premier, car c'est l'un des éléments qui se développent au début du XIX^e siècle.

Ces deux principes sont largement connus à l'époque du dessin de ce plan, mais leur mise en œuvre est soit partielle, soit rare. Ce qui est intéressant ici, à notre connaissance, c'est cette double association dans un plan général (dans un premier temps en vue de la démolition des remparts).

Cependant, ici, comme nous l'avons déjà souligné, il ne s'agit pas d'une extension à côté ou en plus d'un ensemble urbain défini, mais bien d'achever la composition de la ville. Raymond va plus loin que son prédécesseur, Mareschal, qui a conçu avec le quartier de la Fontaine une extension inachevée lors de l'élaboration du nouveau projet¹⁵⁸ : son idée est bien de transformer la ville, à travers non seulement la création de nouveaux boulevards, mais également en proposant quelques percées et en ouvrant une nouvelle liaison à l'Est, à l'arrivée des routes d'Avignon et de Beaucaire.

1.1.2.6. - Les particularités du plan, entre embellissement et alignement

Le plan de Raymond constitue en fait le premier plan d'alignement de la ville de Nîmes. Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, il sera souvent modifié et complété. Nous analyserons d'une part le plan d'extension au Sud de la ville, qui fixe en quelque sorte les modalités de la future extension du quartier de la Gare, bien qu'il y ait beaucoup d'écart entre l'idée du plan et sa réalisation (nous analyserons plus loin pour

¹⁵⁸ - Rappelons que ce projet s'organise d'une part par rapport à la composition des jardins au Nord et d'autre part par rapport à l'axe du cours Neuf (actuelle avenue Jean-Jaurès).

quelles raisons), et d'autre part l'aménagement des boulevards, en démontrant la continuité entre les projets de la fin du XVIII^e siècle et ceux du début XIX^e siècle.

Toutefois, si la ville ne retient finalement pas ce plan d'extension au Sud, c'est qu'elle n'a pas les moyens de le réaliser, et qu'il est trop complexe et ne correspond pas à une réelle nécessité (le plan d'extension de Mareschal n'est pas saturé). Cela montre également le décalage qui existe entre la volonté de l'architecte du Roi et celle de la municipalité : Raymond souhaite faire un grand projet à la manière de celui de Dupré de Saint-Maur à Bordeaux, à l'emplacement du Château Trompette ; il ne tient pas compte, non seulement de certains espaces existants de la ville, mais également des us et des coutumes des habitants. Il s'inscrit dans une tradition d'aménagement des places à la périphérie de la ville, et c'est sans doute pour cette raison qu'il reporte l'Esplanade plus au Sud, à la nouvelle limite.



Fig. 28 –Projet d'aménagement à l'emplacement du Château Trompette par Victor Louis sur le plan de Bordeaux de 1808 – (BN)

Une partie du projet de Raymond sera mise en exécution. Elle concerne principalement la réalisation des boulevards à l'emplacement de l'enceinte. Le boulevard Gambetta, anciennement Grand et Petit cours, créé au XVII^e siècle, sera également remanié, mais l'aménagement des boulevards subira de nombreuses modifications, notamment en ce qui concerne la liaison des boulevards entre eux.

1.1.3. - Les projets réalisés à partir du plan de Raymond

1.1.3.1. - L'aménagement des boulevards

La création de boulevards¹⁵⁹ sur l'emplacement des remparts s'inscrit en France dans un mouvement général de transformation des villes aux XVIII^e et XIX^e siècles. Paris et Bordeaux en constituent les exemples les plus célèbres et forment un « cas d'école », reléguant ainsi au second plan les transformations de nombreuses villes au XIX^e siècle¹⁶⁰. Cependant, pendant cette période, le concept du boulevard évolue et les aménagements qui en résultent diffèrent suivant la ville et l'époque de réalisation. Dans une recherche sur « les boulevards circulaires », Michael Darin a notamment montré que leur aménagement a été réalisé à des périodes diverses et suivant différents modes. La création des boulevards de Nîmes s'effectue à un moment particulier de l'histoire de l'architecture urbaine, inscrite dans une période qui va des années 1780 aux premières années du XIX^e siècle.

Dans l'étude du plan de Raymond, nous avons tenté de montrer de quelle manière leur conception avait été pensée : une série d'aménagements particuliers, composés de séquences « voie-place », différentes suivant les situations du cours dans la ville¹⁶¹. Leur réalisation sera marquée par la volonté de fluidifier les liaisons entre chaque boulevard, contrairement à ce que l'architecte du roi avait projeté au départ.

Les boulevards circulaires de Nîmes ont été construits sur les remparts du XII^e siècle qui entouraient la ville moyenâgeuse. Leur aménagement s'est effectué en deux phases : la première, au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle, pour le boulevard Gambetta, au Nord du centre ancien ; la seconde, à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, pour les boulevards Victor Hugo et Amiral Courbet. Nous avons adopté une division tripartite pour leur étude, avec toutefois une partie historique commune pour les deux boulevards du XVIII^e siècle.

Au Sud, entre ces deux derniers boulevards, l'aménagement de l'espace laissé libre par les remparts s'est traduit par la refonte de l'Esplanade et le réaménagement autour

¹⁵⁹ - A. DEMANGEON, *À propos du mot boulevard*, Laboratoire Arte/EA Lille/BRA, 1990, diffusion VRD.

¹⁶⁰ - Cf. M. DARIN, « Présentation », *op. cit.*, I. ROUX, « Bordeaux », *in* M. DARIN (dir.), *op. cit.*, M. DARIN, « L'avènement d'un modèle urbanistique », *in* B. LANDAU, C. MONOD, É. LOHR (dir.), *Les grands boulevards*, Paris, Action Artistique de la Ville de Paris (coll. Paris et son Patrimoine), 2000. M. DARIN, A.-N. CHÂTELET, C. MONOD, « Formation et transformation », *in* B. LANDAU, C. MONOD, É. Lohr (dir.), *op.cit.* L. TURCOT, « Émergence d'un espace plurifonctionnel : les boulevards parisiens au XVIII^e siècle », *in Histoire urbaine* (revue de la SFHU), n°12, avril 2005. M. DARIN, *La comédie urbaine*, éditions Infolio, coll. Archigraphy, 2009.

¹⁶¹ - Pierre PINON, *Places et parvis de France*, éditions Imprimerie Nationale, 1999.

Dans le cas de la création des allées de Tourny à Bordeaux, des places sont créées devant les nouvelles portes, entre les différents cours. L'ancienne place Dauphine (Gambetta) est « architecturalement ordonnancée ».

des Arènes de Nîmes. Les deux voies, aménagées respectivement entre la ville préexistante et chacun de ces deux éléments, portent également le nom de boulevard : boulevard de la Libération et boulevard des Arènes. Ceux-ci dépendent plus de l'espace ou du monument qui les bordent et ils sont représentatifs de manière générique du « boulevard ». Nous en reparlerons au moment de la description de l'Esplanade.

Nous avons relaté précédemment les raisons pour lesquelles les consuls de Nîmes souhaitaient démolir l'enceinte au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ils voulaient d'une part procurer des communications utiles entre la cité et les nouveaux quartiers, dont l'ampleur dépasse en superficie celle enclose (les remparts ne renfermaient plus que la moitié de la population), et d'autre part trouver de nouveaux espaces libres afin d'y établir des halles et des places, et mettre en valeur les monuments romains, dont la Maison Carrée.

Le projet d'aménagement des remparts, confié à l'architecte du Roi en 1783, sera approuvé après plusieurs études par une ordonnance royale en 1786.

Dès 1785, les abords de la Maison Carrée et des Arènes commencent à être dégagés, les maisons attenantes sont abattues, avant même que le Roi ne donne son accord : ce n'est qu'en 1786 que celui-ci autorise la démolition des remparts. La vente par adjudication des terrains libérés a lieu le 30 juin 1788. À la veille de la Révolution, il ne subsiste plus que la porte des Casernes et quelques corps de garde. En 1793, il ne reste plus rien de la muraille médiévale.

L'aménagement des nouveaux boulevards peut alors commencer. Ils seront réalisés en trois temps : premièrement, les boulevards Victor-Hugo et Alphonse Daudet, à l'Ouest ; deuxièmement, le boulevard Amiral Courbet, à l'Est ; troisièmement, le boulevard Gambetta, au Nord, à l'emplacement du Grand et du Petit cours.

1.1.3.1.1. - Victor Hugo et Alphonse Daudet

Situés à l'Ouest de la ville, entre le noyau ancien et les faubourgs de la Madeleine et Saint-Antoine, les boulevards Alphonse Daudet et Victor-Hugo relient le square Antonin aux Arènes. Cette section des boulevards constitue, avec le canal de la Fontaine, un ensemble néoclassique très intéressant, malgré la perte de la colonnade du Théâtre à la fin des années 1980. Ils représentent également la partie la plus équipée. Outre la présence de deux monuments romains, deux nouvelles constructions et une reconstruction y voient le jour au cours de la première moitié du XIX^e siècle : le Théâtre, l'hôpital et église Saint-Paul.

Le profil du boulevard est semblable à celui imaginé par Raymond, seules les jonctions entre les places sont modifiées.



Alphonse Daudet) - (nimausensis.com)



*Fig. 30 – Vue actuelle du boulevard Alphonse Daudet
(photo de l'auteur)*

La partie nord du boulevard, l'actuel boulevard Alphonse Daudet, s'inscrit plus particulièrement dans l'aménagement du quartier constitué autour du Théâtre et de la Maison Carrée, avec le réaménagement des places Antonin (ancienne place de l'Abreuvoir) et de la Bouquerie. Le projet en est approuvé :

« considérant que tant le plan dressé par l'ingénieur de l'arrondissement que celui proposé par le Sr Durant, ingénieur du Cadastre, ne peuvent que contribuer

à l'embellissement du boulevard principal de la ville de Nîmes, sur lequel existent les plus beaux monuments de l'Antiquité, et sur lequel s'élèvent chaque jour des constructions nouvelles et qui dans peu doivent en faire le plus superbe boulevard qu'aucune ville peut-être possède encore [...]. »¹⁶²

Les constructions qui bordent le boulevard Alphonse Daudet résultent d'une décision d'urbanisme qui s'inscrit dans le projet imaginé par Raymond, revu et corrigé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, C. Durand et V. Grangent, et par l'ingénieur du cadastre S. Durant. Les façades de l'îlot, bordé au Nord par le square Antonin, à l'Est par la rue Auguste et au Sud par la place de la Maison Carrée, furent dessinées suivant un même principe d'ordonnement¹⁶³.



Fig. 31 – Carte postale ancienne du boulevard Victor Hugo vue depuis la place des Arènes - (coll. personnelle)

Celles qui longent le boulevard Victor-Hugo n'ont fait l'objet d'aucune réglementation particulière. Plusieurs styles s'y côtoient, mais la majorité des constructions date de la première moitié du XIX^e siècle. En effet, la partie correspondant au sol proprement dit de l'enceinte a été vendue aux propriétaires qui jouxtaient le rempart, à charge pour eux de reconstruire leur façade en l'avançant. Le style néoclassique domine, avec des ouvertures régulières, des corniches et des bandeaux horizontaux séparant les niveaux ; quelques ouvertures comportent des arcs en plein cintre ou des frontons. Du

¹⁶² - AN - F¹³ 1707, extrait des Registres des Arrêtés du préfet du département du Gard, 14 mars 1809.

¹⁶³ - L'aménagement des boulevards aurait fait l'objet d'un « plan d'alignement des façades » cité *in Nouvelle histoire de Nîmes*, sous la direction de Roland Andréani, Toulouse, éd. Privat, 2006, p.183. Il s'agit en fait de prescrire « des chaînages d'angles à refends employés dans les édifices publics [...] ». Seule la partie comprise entre le square Saint-Antonin et la Maison Carrée a fait l'objet d'un plan d'élévation dessiné par Charles Durand.

côté du faubourg, entre le lycée et l'église Saint-Paul, les maisons, parfois plus anciennes, sont plus étroites et de hauteurs variables.



Fig. 32 – Vue Actuelle du Boulevard Victor Hugo - (photo auteur)

L'aménagement de la place de la Maison Carrée s'inscrit dans la réalisation des boulevards Victor Hugo et Alphonse Daudet. Toutefois, pour des questions de commodité, nous l'étudierons plus loin. La réalisation s'effectue sur une longue période et s'accompagne de la construction du Théâtre, puis de la réalisation de la rue Auguste au cours des années 1820.

1.1.3.1.2. - Amiral Courbet (ancien boulevard des Calquières)

Le boulevard Amiral Courbet est situé à l'Est, entre le noyau ancien et les faubourgs des Carmes et des Calquières, au débouché de plusieurs voies importantes, les routes d'Avignon, d'Uzès et de Beaucaire. Le principe d'aménagement du boulevard Amiral Courbet diffère peu de celui des autres boulevards. Toutefois, le projet initial d'embellissement, dessiné par l'architecte Raymond, prévoyait une voie plus étroite, bordée d'immeubles à « portiques » et axée sur un « théâtre ». L'architecte, contrairement à ce qui sera réalisé ultérieurement, avait privilégié cet axe par rapport à celui du boulevard Victor-Hugo, dans le souci de rééquilibrer la ville vers l'Est en lui donnant de nouvelles fonctions :

« [...] les propriétés des différents particuliers ont été ménagées, cette considération a déterminé le changement de la forme de la place où est fixée la masse destinée à une salle de spectacle et par cette même considération le cours qui était proposé en face de ce monument est actuellement une rue en

portiques qui se lie à une place proposée devant les casernes ; la longueur de cette rue est coupée par une place disposée devant l'église des révérends Pères dominicains où l'on fixe l'établissement de la Bourse. »¹⁶⁴

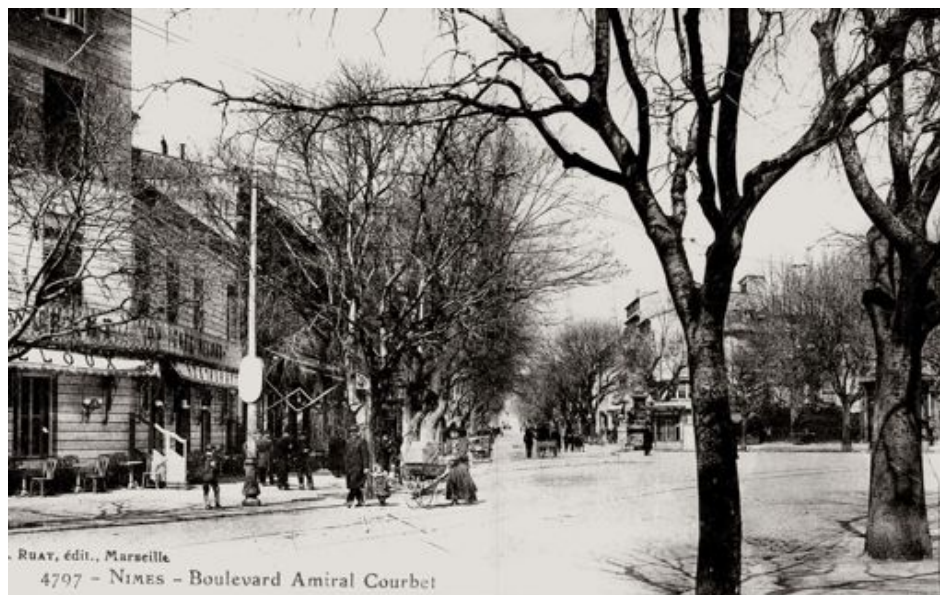


Fig. 33 – Carte postale ancienne du boulevard Amiral Courbet - cpa (coll. personnelle)



Fig. 34 – Vue actuelle du boulevard Amiral Courbet (Extrait Google Street view)

La réalisation de cette voie est reprise au début du XIX^e siècle par Victor Grangent et Charles Durand, qui l'intègrent dans un nouveau projet d'embellissement de l'Esplanade¹⁶⁵. Cette dernière, régularisée et bordée de portiques, aurait été le point

¹⁶⁴ ADG – OO 94 - 1^{er} août 1785, Mémoire signé Raymond ; 20 août 1785, Mémoire signé Martin et Troussel.

¹⁶⁵ ADG - 3 O 1352 - extrait du registre des délibérations de l'administration municipale de Nîmes, séance du 7 floréal an IX (27 avril 1801). Nous étudierons ci-après l'aménagement de l'Esplanade.

d'aboutissement du projet s'il avait été complètement concrétisé, mais seul l'aménagement du boulevard sera réalisé. Les constructions qui le bordent forment un alignement continu sans grand relief. Deux immeubles construits au Sud du boulevard, à l'intersection de l'Esplanade, font exception : par leur taille et leur décoration, ils font référence à l'architecture parisienne de la fin du XIX^e siècle.

1.1.3.1.3. - Boulevard Gambetta

Le boulevard Gambetta constitue une des plus anciennes promenades du Sud de la France, après le cours Mirabeau à Aix-en-Provence (de 1649) et le Cours Belsunce à Marseille (de 1666). À Nîmes, l'idée de l'aménagement du cours à l'emplacement de l'enceinte du XVII^e siècle date de 1687. Elle répond à une double nécessité : celle de construire au Nord de la ville une citadelle sur les principes établis par Vauban, pour tenir en respect les Protestants, et celle d'agrandir la ville en englobant son plus grand faubourg, celui des Prêcheurs. Duplessis, ingénieur du roi, projette un cours planté de deux doubles rangées d'arbres, créant ainsi le Grand cours, réservé à l'aristocratie, et le Petit cours.

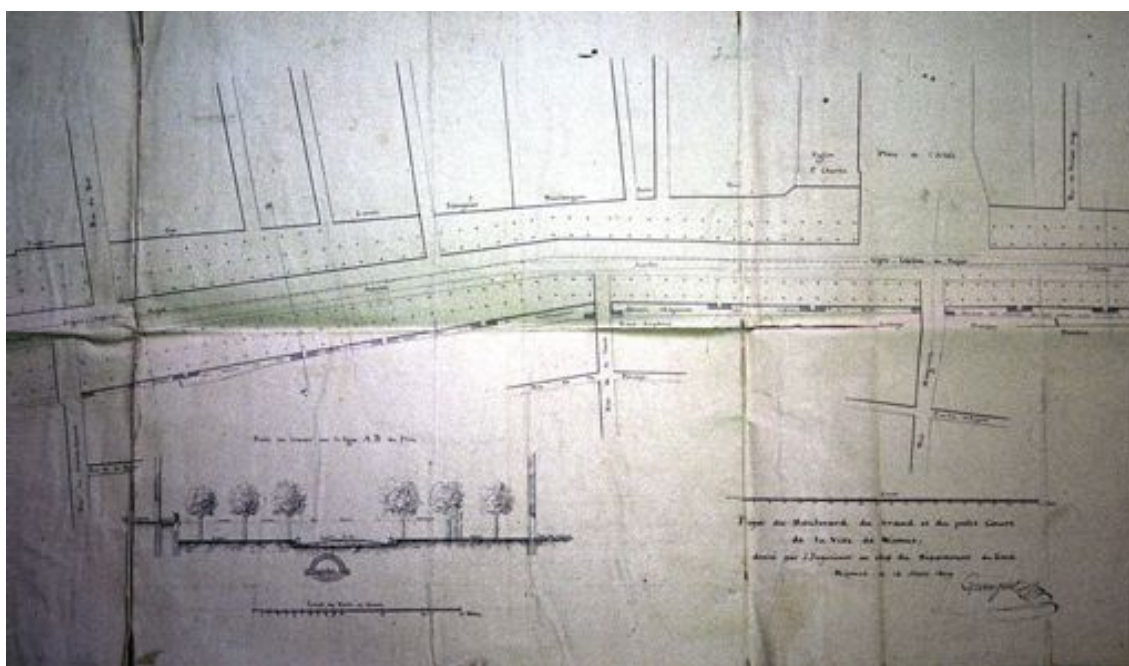


Fig. 35 – Plan et coupe du Grand et du Petit cours début XIX^e siècle - (AN)

À partir de 1809, ces deux cours se transforment en boulevard. À cette occasion, leur nivellement est rectifié : l'aménagement du profil et des bords du futur boulevard Gambetta est corrigé par Victor Grangent¹⁶⁶. La démolition des portes de la Bouquerie

¹⁶⁶ - Nous avons retrouvé un plan et une coupe de ce réaménagement aux Archives nationales, signé Grangent. Nous pouvons imaginer que ce principe fut appliqué aux deux autres boulevards.

et des Casernes, situées aux extrémités des deux cours, permet une communication complète avec les autres nouveaux boulevards. La place de la Bouquerie, située initialement à l'extérieur de la porte du même nom, est réaménagée dans la continuité du Grand cours. De nouvelles constructions sont élevées dans le prolongement du faubourg de la Bouquerie.

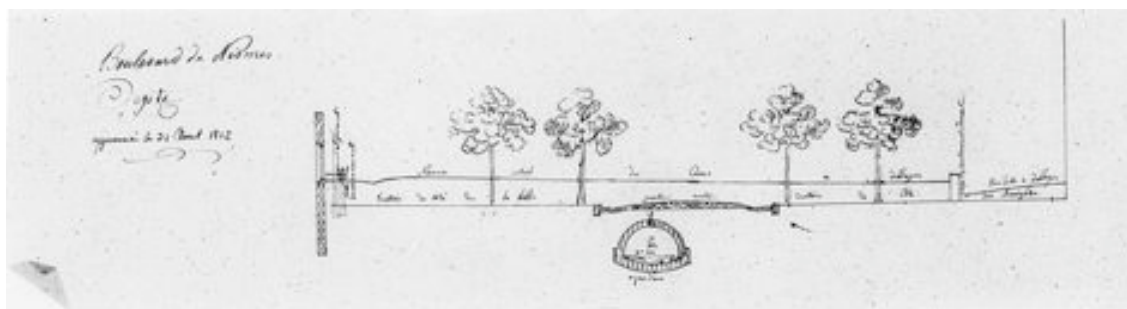


Fig. 36 a et b – Détail du plan et de la coupe - (AN)



Fig. 37 – Le boulevard Gambetta - cpa - (coll. personnelle)

L'aménagement proprement dit des boulevards s'effectue de manière homogène, sans grosses difficultés, sauf pour le boulevard Gambetta, qui, d'un cours destiné à la

promenade, est transformé en boulevard circulatoire. Des différences de niveaux existaient entre le Petit cours et les casernes notamment, ainsi qu'au niveau du profil : l'extérieur du cours était plus haut que l'intérieur.



*Fig. 38 – Vue actuelle du boulevard Gambetta
(Extrait Google Street view)*

1.1.3.1.4. - Du cours au boulevard

Les boulevards de Nîmes conçus et réalisés à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles résument bien le passage du boulevard-promenade au boulevard circulatoire.

Nous avons vu précédemment que le projet de Raymond de 1785 ne prévoit pas un aménagement continu et homogène. Chaque boulevard est conçu comme un élément séparé : le boulevard Amiral Courbet est plus étroit que les boulevards Victor Hugo et Alphonse Daudet et, contrairement à eux, bordé d'arcades. La liaison entre les boulevards s'effectue par des places fermées, comme la place de la Bouquerie, à la manière des places royales du XVII^e siècle.

Dans son plan, Raymond n'utilise pas le terme de « boulevard » pour désigner les nouveaux espaces créés à l'emplacement des remparts : il emploie celui de « cours¹⁶⁷ ». Par contre, dans le texte qui accompagne le projet, il parle de « boulevards », mais en termes généraux, en se référant à ceux de Paris.

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Victor Grangent modifie les articulations et assure la continuité des boulevards entre eux ; il en harmonise également plus ou moins la largeur. Ainsi, les boulevards du projet de Raymond sont essentiellement modifiés dans leur continuité et dans leur homogénéité.

¹⁶⁷

À Bordeaux, les boulevards réalisés au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle portent, encore aujourd'hui, le nom de « cours ».

1.1.3.2. - L'aménagement des places au début du XIX^e siècle

Partie intégrante de l'aménagement du tour de la ville, les places imaginées par Raymond subissent donc de grandes modifications : sont principalement concernées la place Balore (square Antonin) et l'Esplanade. Leur étude, au début du XIX^e siècle, s'inscrit dans une redéfinition des articulations des boulevards, notamment entre, d'une part, les actuels boulevards Gambetta et Alphonse Daudet, de la place de la Bouquerie à la place de la Maison Carrée ; et d'autre part, le boulevard Amiral Courbet et les Arènes comprenant essentiellement le réaménagement de l'Esplanade, le dégagement de l'Amphithéâtre et la réalisation des voies autour de ce monument. Les projets seront étudiés et suivis par Charles Durand, alors directeur des travaux de la ville de Nîmes, sous le directoire et le 1^{er} Empire, et poursuivis par Victor Grangent sous la Restauration.

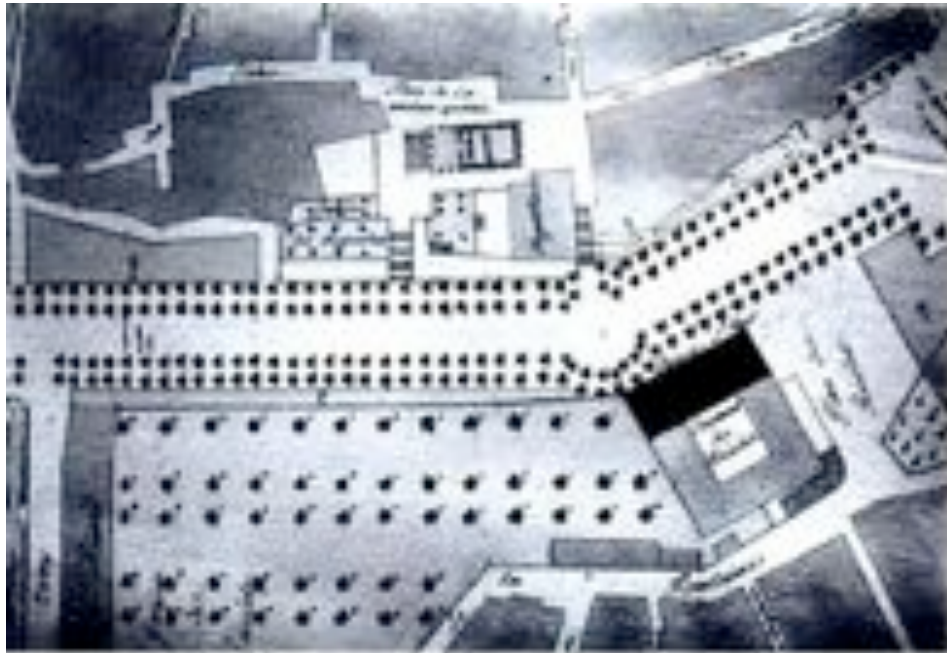


Fig. 39 – Le site de la place des Arènes avant l'implantation du Théâtre
(nimausensis.com)

1.1.3.3. - Le quartier de l'Abreuvoir¹⁶⁸ et de la Maison Carrée¹⁶⁹

Ainsi, la première articulation étudiée par C. Durand¹⁷⁰ dès 1800 concerne le quartier de l'Abreuvoir, composé des abords de la Maison Carrée, de l'aménagement du

¹⁶⁸ - Actuellement square Antonin, elle porte le nom de place Balore sur le plan de Raymond.

¹⁶⁹ - « La Maison Carrée avait servi d'église au couvent des Augustins de Nîmes, de la fin du XVII^e siècle jusqu'à la Révolution. Les bâtiments du couvent lui-même enserraient étroitement le monument [...]. En 1790, une partie des locaux du couvent furent réquisitionnés pour abriter les services de la préfecture du Gard. Ils y restèrent jusqu'en 1807, époque à laquelle on les installa dans l'ancien palais épiscopal ». Corinne POTAY, in « L'aménagement des abords de la Maison Carrée au XIX^e siècle », in *Nîmes magazine*, 1993.

square Antonin et de l'ouverture de la rue Auguste. Pour aborder cet espace, il nous faut revenir quelques années en arrière. En effet, l'aménagement de cette articulation est initialement lié au choix de Raymond d'implanter le Théâtre dans une partie de l'ancien jardin des Récollets, à l'emplacement de la place des Cévennes.



Fig. 40 – La place des Cévennes dans le plan de Raymond (ADG)

1.1.3.3.1. - Quelle implantation pour le Théâtre ?

Cette implantation n'est expliquée dans aucun des textes que nous avons retrouvés, mais semble découler plutôt d'un ensemble de réflexions posé par le choix de son emplacement dans le plan de 1785. Dans ce plan, Raymond le place dans le prolongement de l'actuel boulevard Amiral Courbet, sur une partie de l'Esplanade, devant la place de la Couronne réaménagée et au débouché de la rue Notre-Dame. L'architecte situe donc cet équipement entre l'accès principal de la ville et sa nouvelle extension. Le Théâtre peut être ainsi « vu » dès qu'on arrive dans Nîmes, et ainsi les

¹⁷⁰ - Nous évoquerons plus loin la question de la paternité des projets. Nous rappellerons simplement que Victor Grangent est l'ingénieur en chef du département du Gard et que Charles Durand est ingénieur ordinaire du même département. Il occupe également le poste de directeur des travaux de la ville de Nîmes, au début du XIX^e siècle.

riches habitants du nouveau quartier pourront s'y rendre facilement. C'est un bâtiment conçu comme un monument urbain, isolé de toutes parts. La question de l'implantation du Théâtre dans la ville est donc déjà évoquée à Nîmes avant la Révolution.

Sa construction est envisagée dès 1787, mais la situation choisie par Raymond semble avoir été remise en question. A ce sujet, nous avons retrouvé un texte d'un auteur anonyme¹⁷¹ aux Archives nationales, qui pose le problème du « meilleur emplacement à choisir pour la construction d'une salle de spectacles ».

« [...] Nous avons même vu dans une Salle de l'Hôtel de Ville sur un plan d'embellissement, cette salle placée sur l'Esplanade.

Notre goût pour le spectacle, et le désir de voir bientôt cette ville jouir de l'avantage d'avoir une Salle commode, décente et assez spacieuse, pour favoriser des bonnes recettes à un directeur qui proportionnera à ses bénéfices la bonté de ses acteurs, nous ont engagé à rendre publiques quelques observations sur les inconvénients de l'emplacement qu'on a choisi pour la construction de cette nouvelle salle. »

L'auteur de cette lettre retient trois inconvénients à l'implantation retenue par Raymond. Le premier évoque la destruction de l'Esplanade :

« Premier inconvénient. Cet emplacement détruit l'Esplanade. Ménard nous apprend qu'en 1725, cette place fut agrandie par la jonction qu'on y fit de l'emplacement du couvent des Augustins. Il y a peu d'années qu'on a fini le jet des décombres qui lui ont donné sa grandeur actuelle. Si on la détruit, en proportionnant l'espace de temps nécessaire pour la reconstruire, à celui qu'il a fallu pour la former, quel est l'homme de la génération présente, qui pourra se flatter de la voir parachevée de nouveau ?... Si les remparts sont jamais abattus, (& cette opération est, à ce qu'on dit prête à être exécutée), le local pour construire de nouvelles maisons sera trop considérable, pour qu'il ne soit pas hors de place de détruire une promenade publique pour y bâtir [...]. »

Le second inconvénient pose le problème de la proximité des routes de Lyon et de Beaucaire qui aboutissent au sortir de la rue Notre-Dame. La fréquentation de ce point risque d'occasionner notamment l'hiver un « cloaque de boue » devant la future salle de spectacle. L'auteur ne précise pas que la proximité du quartier des Calquières, quartier populaire des tanneurs, risque d'entacher cette position, mais il le sous-entend.

« Second inconvénient. L'espace qui sépare la ville de l'Esplanade étant occupé par les chemins de Lyon et de Beaucaire, qui passent dans la rue Notre-Dame,

¹⁷¹ - AN – H 1 1023 – Observations sur le meilleur emplacement à choisir pour la construction d'une salle de spectacles qu'on se propose de construire pour la ville de Nîmes. Sans date (sans doute 1787, car l'auteur parle de 15 années qui suivirent la date de 1772). Il précise également que la salle qui existe encore est celle qui est accolée aux Arènes, et non celle qui sera construite par la suite près des casernes.

pour aller joindre le chemin de Montpellier, & cette route étant la plus fréquentée; malgré toutes les réparations annuelles qu'on fait à cette partie du chemin public, il y a là tous les hivers un cloaque de boue très incommode, qu'il faudra traverser pour aller et pour venir de la Comédie, si la nouvelle Salle se construit sur l'Esplanade. »

Le troisième argument souligne que cet endroit est exposé au vent du Nord l'hiver et que cette situation risque de causer des problèmes de santé aux spectateurs :

« Troisième inconvénient. Cet emplacement exposera la santé et la vie des spectateurs, en sortant du spectacle. Les vents du Nord, sur tout pendant l'hiver, sont très violents et très fréquents dans le climat de Nîmes, et nulle position n'y est plus exposée, que l'emplacement destiné pour une nouvelle salle. Ces vents arrivant au-dessus des montagnes qui dominent les casernes, s'engouffrent dans le vide qu'il y a entre les remparts et les maisons des Calquières, de manière à produire sur l'Esplanade des tourbillons qui enlèvent avec violence les graviers qui ensablent l'Esplanade ; de sorte que, pour peu que le spectacle soit suivi, et il l'est principalement pendant l'hiver, en sortant d'un lieu chaud, on se trouvera tout à-coup exposé dans une région séjour des rhumes, des fluxions et des cathares, et de tous les maux, qui sont une suite d'une transpiration arrêtée. »

D'autres problèmes sont également évoqués par l'auteur, notamment l'éloignement des points d'eau, pour d'éteindre le feu en cas d'incendie (à Montpellier, la salle construite par Mareschal entre 1753 et 1755 a brûlé en 1785, soit peu de temps auparavant).

« Ajouter à ces trois inconvénients la privation des avantages qu'on peut se procurer ailleurs. Dans cet emplacement, qui est sur les fossés de puis le tambour de la porte de la Couronne, jusqu'à la maison du sieur Bonafoux, ne pourrait-on pas jeter une voûte sur le fossé, et y faire des réservoirs dans toute la longueur de la Salle, pour s'en servir en cas d'Incendie ? [...] Si la salle de Montpellier avait eu de pareils réservoirs, on aurait pu la sauver d'être la proie de flammes. Pour prévenir un tel accident, la magnifique Salle de Bordeaux a des réservoirs sur ses voûtes. La partie des murs de Nîmes, qui avoisine ces fossés, étant de construction romaine, se trouve très-bonne. Ne pourrait-on pas y adosser la Salle de spectacle, et sur un carré long former une façade qui serait un ornement pour l'Esplanade ?... On se procurerait par là l'avantage d'avoir un réservoir des eaux de la Fontaine, qui ont déjà là leur pente naturelle, sous toute la longueur de la Salle ; on aurait un des murs latéraux déjà très bien construit, et aux deux bouts du carré long et isolé de la salle, les rues de la porte de la Couronne et de la descente de la petite porte du Palais, offriraient pour entrer dans la ville deux belles issues. [...] »

Si l'auteur évoque ces différentes questions, il conserve néanmoins l'idée de situer le Théâtre à proximité de l'Esplanade.

La Révolution empêche la construction du nouveau théâtre, mais ces réflexions ressurgissent quand la salle de spectacle située près des Casernes brûle au mois de nivôse an VI (du 21 décembre 1797 au 19 janvier 1798), et qu'il s'agit de lui trouver un nouvel emplacement.

Après la Révolution, l'implantation du Théâtre proposée par l'architecte du Roi est définitivement remise en question, car la municipalité souhaite conserver l'Esplanade sur laquelle elle avait été projetée. Le nouvel emplacement est envisagé à la jonction entre la ville ancienne et le quartier de la Fontaine, à un point « stratégique » qui relie le canal de la Fontaine du Grand cours à la Maison Carrée, à proximité des demeures les plus élégantes, récemment construites sur la place des Cévennes, dessinées projetées dans le plan de 1785, à l'Ouest de la Maison Carrée.

La parcelle sur laquelle on propose de construire le nouveau théâtre appartient à la ville, qui a acquis le jardin des Récollets en 1786 pour la construction des nouveaux lavoirs, à l'emplacement de l'actuelle place d'Assas¹⁷².

Avant que l'implantation de la nouvelle salle de spectacle ne soit décidée, cette place faisait déjà l'objet d'un intérêt particulier. En effet, à la suite de la demande d'un alignement du citoyen Bonnaud, les membres de la commission des travaux publics, dont fait partie le directeur des travaux de la ville de Nîmes, examinent le plan de la place, le 20 vendémiaire an 6 (11 octobre 1797). Ils considèrent que si ce propriétaire construisait sur toute sa parcelle, la nouvelle place serait trop allongée par rapport à sa largeur, et qu'il est donc nécessaire que la municipalité lui rachète une partie de son terrain afin de conserver la forme initiale. À cette occasion, ils émettent également l'idée qu'il est nécessaire de ménager un nouveau point de vue sur la Maison Carrée¹⁷³. Cette idée sera reprise, quelques mois plus tard, le 13 nivôse an VI (2 janvier 1798), lorsqu'il s'agira d'y implanter la nouvelle salle de spectacle.

En effet, l'opportunité d'y implanter le Théâtre offre l'occasion de réduire la taille de la place dite des Cévennes, que l'administration municipale trouve trop grande et mal proportionnée, malgré son premier avis du 20 vendémiaire an 6 :

« [...] considérant que la place publique dite des Cévennes est trop grande et qu'elle n'a pas d'ailleurs les proportions qui peuvent la rendre agréable, considérant qu'on ne peut la rendre régulière qu'en construisant sur une partie de la longueur et que, la salle des spectacles projetée vis-vis de la Maison

¹⁷² - Voir plus haut, la place des Cévennes

¹⁷³ - AMN - DCMN - 20 vendémiaire an 6 (11 octobre 1797). Arrêté relatif à la place des Cévennes. *Vu le plan de la place des Cévennes près la Maison Carrée, ledit plan paraphé par l'administration municipale, les membres composants la section des Travaux publics et le directeur des travaux.*

Carrée, ferait le pendant de cet antique et magnifique édifice, ce qui rendrait la dite place l'une des plus intéressantes que l'on peut pratiquer [...]. »¹⁷⁴

Ce terrain localisé en face de la Maison Carrée permettrait de mettre en valeur le monument antique. Ainsi, grâce à cette position, le Théâtre se situerait non seulement à proximité des lavoirs, réservoirs d'eau nécessaires à la lutte contre les incendies, mais offre également l'opportunité de relancer le jardin et le quartier de la Fontaine, que les nîmois semblent alors délaisser :

« Considérant que la salle des spectacles construite sur la place des Récolets se trouverait auprès des lavoirs publics et pour ainsi dire sur un lac, circonstance des plus importantes en cas de nouvel incendie ; considérant que les citoyens qui vont au spectacle pourront réunir aux plaisirs qu'il procure, celui de la promenade de la fontaine trop souvent abandonnée [...]. »¹⁷⁵ ;

« Considérant que, par arrêté de l'administration centrale du 17 de ce même mois de nivôse an VI, l'administration municipale de la ville de Nîmes a été autorisée à céder auxdits actionnaires de la salle des spectacles incendiée le terrain par eux demandé, à la charge d'y construire dans le délai d'une année une salle de spectacle ayant les dimensions convenables à un édifice de ce genre dans une grande commune et à la charge aussi que la façade en serait soignée de manière qu'elle réponde à l'antique édifice dont elle devait faire le pendant [...]. »¹⁷⁶

De plus, la question de la propriété du terrain ne semble pas poser de problème, car les propriétaires, dont la salle avait brûlé, peuvent être indemnisés par la commune :

« [...] considérant enfin que la loi, si elle ne permet pas à l'administration municipale d'indemniser les pétitionnaires, elle ne s'oppose pas à ce qu'elle dispose en leur faveur d'un emplacement qui appartient à la commune, surtout, dès que c'est pour y former un établissement public ; est d'avis de leur accorder [...] le terrain nécessaire pour la construction d'une nouvelle salle des spectacles à condition qu'ils l'y construisent et non aucun autre édifice quelconque, moyennant l'autorisation de l'administration centrale du département. »¹⁷⁷

Ainsi, la construction du théâtre offre l'occasion d'achever la liaison entre la cité et le quartier de la Fontaine. De plus, ce terrain, outre sa proximité avec la Maison Carrée permet également de construire un théâtre correspondant au nouveau type apparu au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, c'est-à-dire un équipement isolé, dont l'architecture s'inspire de l'Antiquité. À Nîmes, sa position à proximité du Forum et face à la Maison Carrée revalorise cette période. Daniel Rabreau souligne même que « par

¹⁷⁴ - AMN – DCMN - 13 nivôse An 6.

¹⁷⁵ - AMN – DCMN - 13 nivôse An 6.

¹⁷⁶ - ADG – 8 T 1 – Nîmes, 7 prairial an XIII (26 mai 1805). Le préfet du Gard. Cité par A. CRÉMIEUX, « Construction du Théâtre de Nîmes », in *Revue du Midi*, 1899, Tome 1.

¹⁷⁷ - AMN - DCMN - 13 nivôse An 6.

sa position, comme miroir théâtralisé de l'antique, la colonnade moderne de Nîmes est unique au monde »¹⁷⁸.



Fig. 41 – Photo du Théâtre de Nîmes de Meunier et Durand
(Base Mérimée)

1.1.3.3.3. - L'architecte Meunier¹⁷⁹ est-il l'auteur de l'implantation du Théâtre ?

Nous ne savons pas exactement qui est à l'origine de cette implantation, Raymond ayant choisi un autre emplacement. On peut se demander si Mareschal, le concepteur des jardins et du quartier de la Fontaine, ainsi que de la Comédie de Montpellier, située justement sur une position similaire, aurait pu la suggérer. Il semble cependant que la question de la démolition des remparts n'avait pas encore été évoquée lorsqu'il a projeté son extension.

Robert Clément, dans son ouvrage intitulé *Les théâtres de Nîmes au cours des siècles*, considère que « l'ensemble de ce projet d'urbanisme fut proposé par les architectes Raymond et C.-E. Durand »¹⁸⁰. Cet auteur associe ici les projets envisagés

¹⁷⁸ - RABREAU D. « Nîmes, colonnade à haut risque », *AAM*, N°28, 1985.

¹⁷⁹ - Alexandre-Nicolas Meunier (dit Antoine Meunier ou Meunier), architecte, est né à Paris en 1765. Il fut l'élève de de Wailly. Il aurait fait les plans de plusieurs monuments à Paris et fut chargé de la conservation des monuments du Midi. Est-ce à ce titre qu'il fut nommé directeur des travaux de la ville de Nîmes ? D'après Ferba, les plans du nouveau théâtre à construire lui furent confiés, à la suite d'un concours. Il projette également plusieurs maisons à Nîmes et dans la région pour de riches propriétaires, dont une sur les boulevards, ainsi qu'à Avignon. Il semble que la charge d'architecte de la ville lui ait attiré des jalousies, mais à la suite de la mauvaise gestion du chantier du Théâtre, il dut démissionner de ce poste en novembre 1800. D'après les notes sur le « Théâtre de Nîmes » de Corinne POTAY, conservées aux archives municipales de Nîmes.

¹⁸⁰ - CLÉMENT Robert, *Les théâtres de Nîmes au cours des siècles*, Lacour éditeur, 1986.

successivement entre la place de la Bouquerie et la Maison Carrée par Raymond en 1785, et par Durand au début du XIX^e siècle (nous analyserons ce dernier projet ci-après). Cependant, lorsque Durand est muté comme ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées à Nîmes en novembre 1800¹⁸¹, la construction du Théâtre est déjà bien avancée ; les plans du quartier qu'il reprend et qu'il complète datent quant à eux de décembre 1800. Serait-ce alors à Meunier, directeur des travaux de la ville, que l'on doit cette idée, ou à l'un des deux frères Grangent, successivement ingénieurs en chef du département du Gard ?

L'étude des projets concernant la ville de Nîmes entre la fin du XVIII^e et la première moitié du XIX^e siècles montre l'importance du rôle du directeur des travaux (ou architecte) de la ville¹⁸² : un courrier de Meunier du 18 juin 1806, conservé aux archives municipales de Nîmes, nous apprend qu'il a défini le tracé des bâtiments autour de la Maison Carrée¹⁸³. C'est donc peut-être lui qui a suggéré l'idée d'implanter le Théâtre sur la place des Cévennes ; mais en l'absence de plans signés de Meunier, nous ne connaissons pas exactement l'importance de son rôle dans le réaménagement de cet espace. Nous pouvons toutefois imaginer qu'en tant qu'architecte de la ville, il a participé à la réflexion sur ce projet, et qu'il a été en charge de définir l'aménagement de l'espace autour de la Maison Carrée et de ses abords avant Charles Durand.

L'implantation du théâtre de Nîmes représente donc une situation particulière dans l'histoire des villes et de leur aménagement, quand il existe dans le tissu urbain un lieu constitué privilégié pouvant accueillir un nouvel édifice. En effet, la démolition des remparts et l'agencement des boulevards ont permis de mettre en valeur les monuments existants et les espaces nouveaux à construire. La conjonction de deux facteurs a permis de relancer l'aménagement autour de la Maison Carrée : d'une part, le fait que la municipalité est propriétaire du terrain, et d'autre part, la situation dudit terrain, situé entre le centre et le quartier de la Fontaine, face à la Maison Carrée. La restauration de celle-ci est par ailleurs envisagée au même moment : elle est alors

¹⁸¹ - ADG - 3 O 1 – Travaux publics, département du Gard, Nîmes, le 4 frimaire an 9 (25 novembre 1800). L'ingénieur en chef du département du Gard, au citoyen Dubois, Préfet du département : cependant, il était déjà ingénieur ordinaire du département. Faisait-il partie de la commission des travaux publics ? Nous n'avons actuellement pas d'information sur les membres de cette commission avant 1800.

¹⁸² - Nous reviendrons sur cette question dans le chapitre consacré aux acteurs. Lorsqu'il s'agit de travaux concernant la grande voirie, donc le département, l'ingénieur en chef du département du Gard contrôle les travaux. Mais, il donne également son avis quand on le lui demande. Une commission des travaux, appelée alors section des travaux publics, examine les propositions du directeur des travaux.

¹⁸³ - ADG – 3 O 71 – Courrier du 7 août 1806, *Vu la lettre du sieur Meunier architecte du 19 juin dernier, relative à l'alignement d'après lequel le sieur Triaire de la ville de Nîmes construit sa maison vis à vis la Maison Carrée.*

Vu le renvoi au Maire de cette ville du 21 juin, sa lettre du 11 juillet du directeur des Travaux publics de la dite ville au 3 du même mois.

encore emprisonnée en partie dans le couvent des Augustins, et sa mise en valeur est prévue, comme l'atteste la discussion des architectes du conseil des Bâtiments civils du 16 pluviôse an VII (4 février 1799), parmi lesquels figure l'architecte Raymond¹⁸⁴. Ceux-ci sont consultés une première fois (à cette date), pour le dégagement et la réparation du monument, mais non pour l'aménagement du quartier. L'année suivante, en l'an 8 (1799), le conseil rend son avis sur l'emplacement du théâtre et approuve cette nouvelle implantation. Le ministre qui rend compte de cette modification du plan de Raymond, le 8 vendémiaire (30 septembre 1799), considère que « les administrateurs qui sont sur les lieux [ont] profité de l'occasion pour en améliorer le plan général, en choisissant un local auquel on ne pouvait penser avant la Révolution ». L'approbation de la nouvelle implantation de la salle de spectacle ne pose donc pas de problème pour le conseil.

La nécessité de construire les aqueducs sous les boulevards notamment pour alimenter les lavoirs, relance l'aménagement du quartier, non seulement à partir de la Maison Carrée, mais en intégrant également la place de la Bouquerie et le square Antonin (dénommé place de l'Abreuvoir). Il s'agit alors d'assurer la continuité entre les actuels boulevards Gambetta et Alphonse Daudet, qui sont décalés l'un par rapport à l'autre. Ainsi, dès octobre 1800, la vente des « portions de terrains dépendants des fossés, places, murs et tour de ronde de la ville de Nîmes, pour des constructions particulières¹⁸⁵ » est ordonnée. L'arrêté précise que des règles d'ordonnancement seront données ultérieurement par le directeur des Travaux publics de la ville de Nîmes.

1.1.3.3.4. - Le projet de Charles Durand

À la suite de la démission de Meunier, Charles Durand réalise les plans des nouveaux alignements et des embellissements du quartier et les rend publics le 31 décembre 1800 (10 nivôse an IX), soit 39 jours après sa prise de fonction.

Le plan de Durand reprend l'aménagement de l'espace compris entre la place du Gouverneur (au-dessus de la place de la Bouquerie) et le débouché de l'actuel boulevard Victor Hugo sur la place de la Maison Carrée. Le principe de ces nouveaux alignements et embellissements a été proposé une première fois par Raymond : le dégagement de la Maison Carrée, débarrassée des bâtiments de l'ancien couvent des Augustins, la valorisation de l'abreuvoir, la création d'une nouvelle rue dans l'axe du portique de la Maison Carrée se prolongeant jusqu'à la maison du Gouverneur.

¹⁸⁴ - AN – F²¹ 2475 – An VII – Séance extraordinaire du 16 pluviôse.

¹⁸⁵ - ADG – 3 O 1352. Arrêtés du 13 vendémiaire an 9.

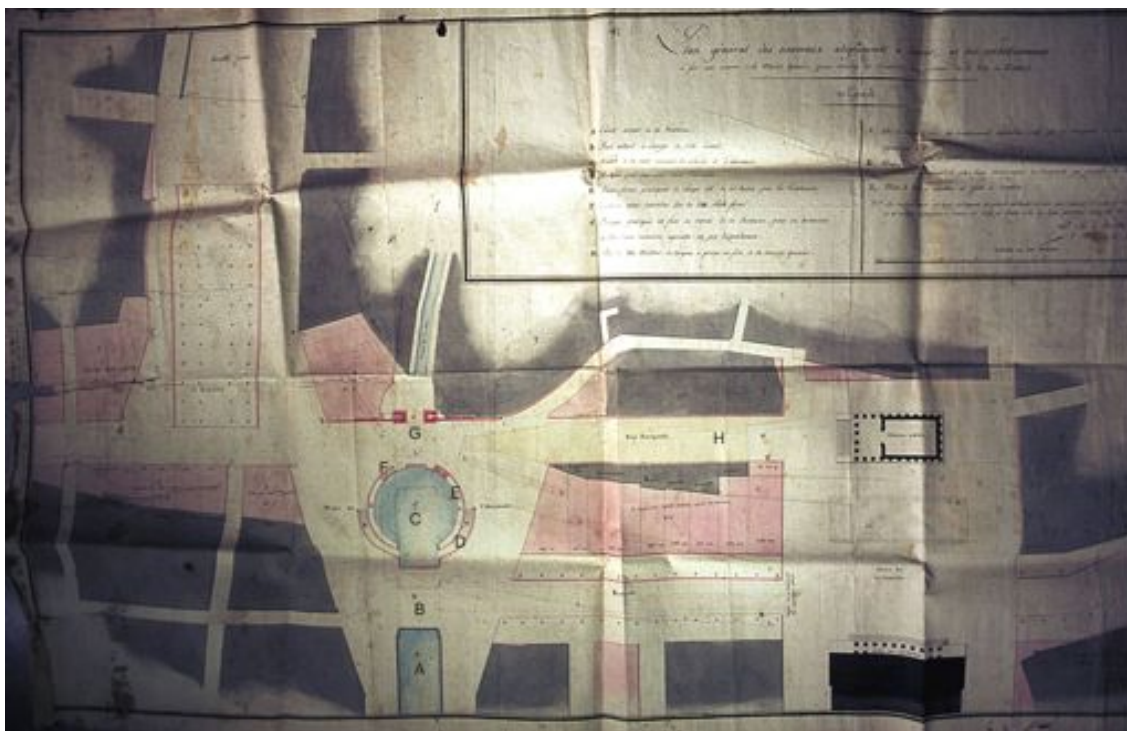


Fig. 42 – Plan du quartier de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée - (ADG)

- A – Canal actuel de la Fontaine ; B – Pont actuel à élargir du côté d'aval ; C – Bassin à la suite devant de Lavoir et d'Abreuvoir ; D – Rampes pour descendre dans l'Abreuvoir ; E – Plates-formes pratiquées de chaque côté du dit bassin pour les Teinturiers ; F – Escaliers pour descendre sur la dite Plate-forme ; G – Portiques pratiqués en face du canal de la Fontaine, pour en terminer la vue d'une manière agréable et peu dispendieuse ; H – Rue de 14 mètres de largeur à percer en face de la Maison Carrée.*

Charles Durand conçoit des espaces simplifiés et régularisés : la place ronde envisagée pour la place de l'Abreuvoir est supprimée et les alignements des îlots sont redéfinis. Le nouveau directeur des travaux de Nîmes reprend l'idée d'une place de forme ronde en donnant à l'abreuvoir une configuration circulaire. En fond de la place du même nom (square Antonin), Durand prévoit néanmoins un arc de triomphe dans l'axe du canal de la Fontaine, au niveau de l'accès au canal de l'Agau. Pour ce qui est de la place de la Maison Carrée, toutes les constructions existantes entre le monument et le nouveau théâtre sont supprimées. Il faut cependant préciser à ce sujet que les biens ecclésiastiques ont été confisqués à la Révolution, permettant ainsi le dégagement total du bâtiment. Cependant, l'idée de débarrasser l'espace entre les deux édifices est apparemment due à Meunier et non à Durand, comme nous l'avons évoqué plus haut.

Toutefois, la taille de la place entre le Théâtre et la Maison Carrée est remise en cause par le conseil des Bâtiments civils quelques années plus tard, en 1810, bien qu'il l'ait approuvée lors d'un premier examen en 1801¹⁸⁶. Pour le rapporteur du conseil,

¹⁸⁶ - AN - F²¹ 2475 – An 9 – Sur la construction d'un aqueduc, l'ouverture d'une rue à Nîmes.

l'espace entre le Théâtre et le monument est trop vaste et risque de nuire à la mise en valeur du bâtiment.

« Néanmoins, le conseil a remarqué que la place projetée entre la Comédie et la Maison Carrée est beaucoup trop vaste comparée à ces deux édifices, et que loin d'en favoriser l'aspect, elle nuirait par sa grande étendue, à l'un et à l'autre, principalement à la Maison Carrée qui étant érigée dans un petit [...] serait comme dévorée et perdu dans ce trop grand espace. »¹⁸⁷

Le rapporteur du conseil propose donc de construire entre les deux places.

« Pour remédier à ce double inconvénients du projet, on pense qu'il serait bien de circonscire ce vaste emplacement dans les limites indiquées au crayon sur le plan et dans les limites indiquées au crayon sur le plan et d'après lesquelles on parviendrait, en partageant cette grand place en deux parties, par la construction d'un îlot de maison, à donner à chacun des deux édifices, une place d'une étendue proportionnée à leur masse respective ainsi qu'à leur destination. Ces deux nouvelles places seraient en accord avec les deux monuments dont elles accompagneraient et feraient mieux valoir, les beautés, bien loin d'y nuire comme il arriverait si l'on adoptait le plan actuel. »¹⁸⁸

Sur le plan du quartier dessiné en 1800 par Durand, et conservé dans les archives du Gard¹⁸⁹, il a été dessiné au crayon un bâtiment entre la Maison Carrée et la salle de spectacle (voir illustration n°).

Il précise également que la taille d'un espace doit être en proportion avec le bâtiment qu'il met en valeur. De la même façon, il considère que la taille des immeubles à construire sur le boulevard de la Comédie et autour de la place de la Maison Carrée ne doit pas être supérieure à deux niveaux afin de ne pas écraser le monument romain. Il faut donc renoncer aux trois niveaux envisagés initialement.

« [...] plusieurs [maisons] ont été construites à deux et il a été reconnu que l'on devrait suivre ce système, que d'ailleurs ces maisons étant moins hautes, elles donneraient plus de grandeur aux édifices qu'elles environnent »¹⁹⁰.

L'avis du conseil ne sera pas retenu en ce qui concerne la diminution de la taille de la place entre la Maison Carrée et le Théâtre. La place sera même légèrement agrandie par la suite, du côté du centre ancien. Nous aurons l'occasion d'y revenir par la suite.

L'ensemble du projet de Durand sera réalisé, mais dans un premier temps on favorise les travaux les plus urgents, comme la construction d'un aqueduc pour évacuer les

¹⁸⁷ - AN – F²¹ 2479 – 1810 – Embellissement boulevard principal, emploi, construction des arènes, vente des portions de terrains dépendant des fons, mur et tour de ronde.

¹⁸⁸ - AN – F²¹ 2479 - 1810 – Embellissement boulevard principal, emploi, construction des arènes, vente des portions de terrains dépendant des fons, mur et tour de ronde.

¹⁸⁹ - ADG – 3-O-1352.

¹⁹⁰ - AN – F²¹ 2479 – 1810 – Embellissement boulevard principal, emploi, construction des arènes, vente des portions de terrains dépendant des fons, mur et tour de ronde.

eaux de la Fontaine. En 1801, le Préfet avait observé « que les moyens de la ville de Nîmes ne lui permettraient d'exécuter la totalité des travaux, mais qu'elle pourrait y parvenir avec les tems au moyen d'économies successives et qu'en attendant, on pourrait toujours s'occuper des parties les plus urgentes du Projet. »¹⁹¹

Pour la place de l'Abreuvoir, le plan approuvé en 1801 sera respecté, sauf en ce qui concerne la construction de l'arc de Triomphe, suivant en cela l'avis du conseil des Bâtiments civils. Par contre, la hauteur des bâtiments élevés autour de la Maison Carrée et sur le boulevard de la Comédie est limitée à deux étages, comme le souhaitaient les propriétaires. Cependant, les constructions plus tardives comprendront trois étages.

Dans son plan d'aménagement, Durand avait conservé l'idée de Raymond d'ouvrir une nouvelle rue dans l'axe de la Maison Carrée. Dans le plan de 1785, la percée, nommée rue Agrippa, est prévue du portail de la Maison Carrée jusqu'au Palais du Gouverneur ; dans le projet de Durand, elle change de nom et devient rue Bonaparte. Bien que de taille réduite par rapport au projet initial, les bords de la rue se prolongent alternativement jusqu'à la place du Gouverneur, formant tour à tour le fond du square Antonin, dans l'axe du canal de la Fontaine, et celui de la place de la Bouquerie, dans l'axe du boulevard Gambetta.

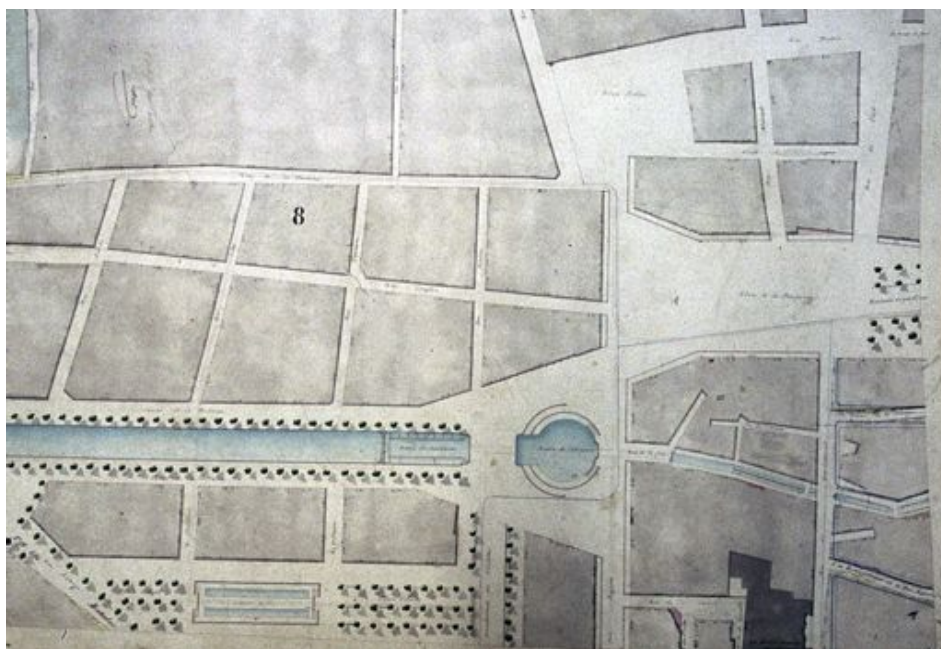


Fig. 43 – Plan de la place du square Antonin dans le plan d'alignement de 1854 - (ADG)

Les autorisations nécessaires pour l'acquisition des terrains existants sur le tracé de la rue ne sont délivrées qu'à partir du 24 février 1825, et jusqu'au 5 juin 1830. Dans son

¹⁹¹ - AN - F²¹ 2475 – An 9 – Sur la construction d'un aqueduc, l'ouverture d'une rue à Nîmes

article sur la Maison Carrée, Corinne Potay détaille la liste des alignements durant cette période, ainsi nous ne les redécrivons pas (voir en annexe).

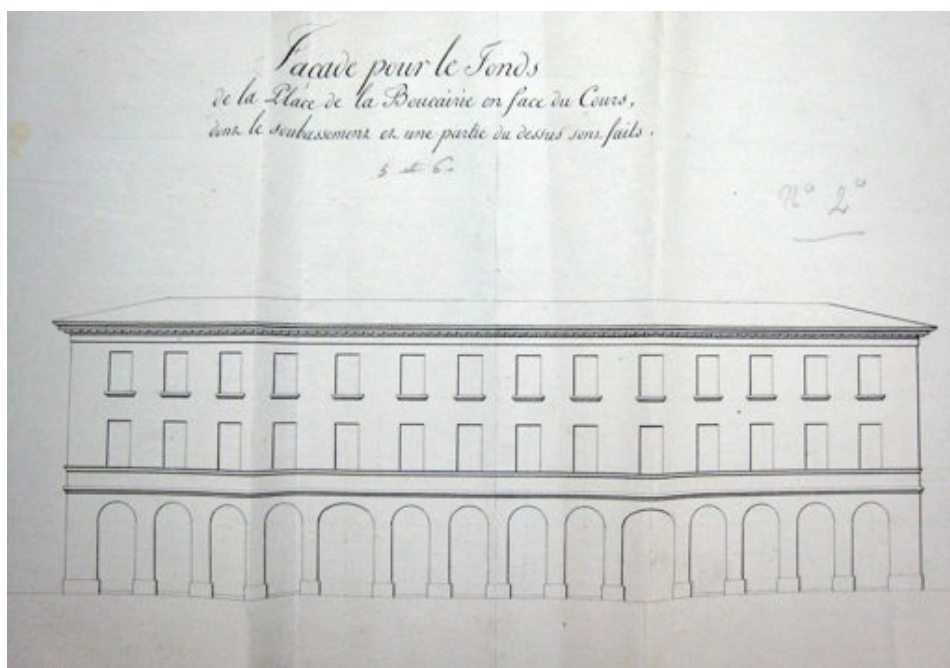


Fig. 44 – Élévation des bâtiments de la place de la Bouquairie¹⁹² - (ADG)

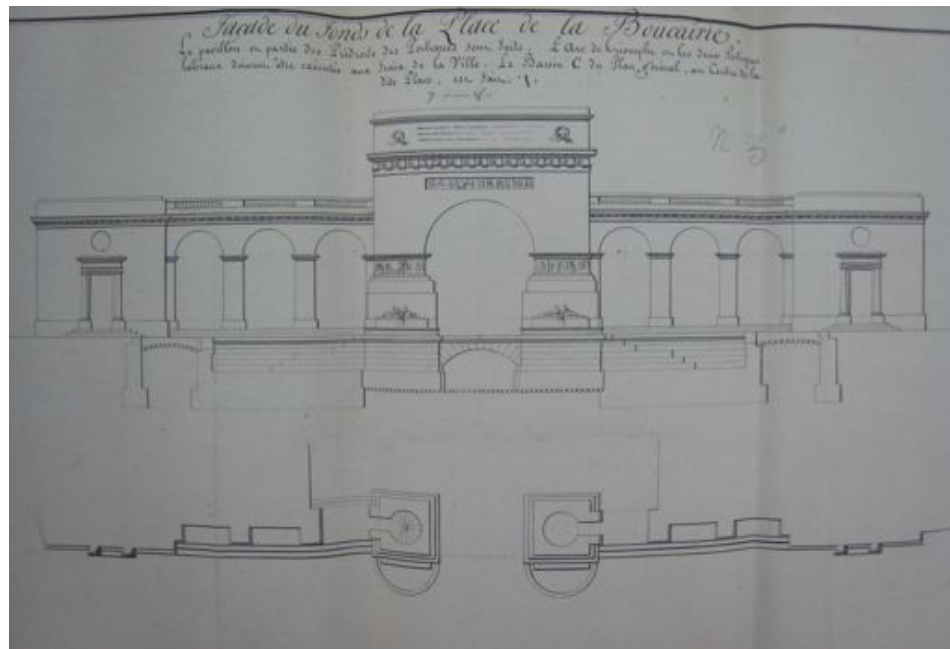


Fig. 45 – Façade du fond de la place de l'Abreuvoir (anciennement place de la Bouquairie) - (ADG)

Cependant, ce projet ne sera pas suivi par le directeur des travaux publics de la ville de Nîmes, celui-ci ayant été remplacé avant 1817. C'est Victor Grangent, toujours

¹⁹² - ADG – 3 O 1343 – Projet des façades de la place de la Bouquairie, de la place de l'Abreuvoir et du boulevard de la Comédie. 1809.

ingénieur en chef du Gard, qui conduira les travaux, en réadaptant l'ordonnance des élévations de la rue¹⁹³.

1.1.3.3.5. - Les bâtiments autour des places de la Bouquerie, de l'Abreuvoir, de la Maison Carrée et de la rue Auguste

Durand aurait exigé que des plans de façades ordonnancées soient érigés pour les constructions donnant sur les places de la Bouquerie et de l'Abreuvoir, le boulevard de la Comédie (Alphonse Daudet) et la rue Bonaparte (rue Auguste)¹⁹⁴. Dans son plan d'alignement et d'embellissement, Raymond avait envisagé des élévations uniformes avec des portiques pour les principales voies, ainsi que pour les places publiques, sauf pour les constructions le long des boulevards¹⁹⁵. Finalement, le directeur des travaux publics de la ville réussira à imposer également un ordonnancement pour l'îlot compris entre le boulevard Alphonse Daudet et la rue Auguste, ainsi que pour les côtés de la place de la Bouquerie, c'est-à-dire le prolongement de la rue Auguste au-delà le square Antonin. Si la hauteur des immeubles, ainsi que leur principe¹⁹⁶ (un rez-de-chaussée, constituant le soubassement, surmonté par deux niveaux, le tout couronné par une corniche soulignée d'un rang de denticules), est le même pour l'ensemble des bâtiments, des variantes existent dans la composition des ouvertures, notamment au rez-de-chaussée et au premier étage, ainsi que dans la composition des balcons. Ce principe correspond aux règles données dans les procès-verbaux des années 1820. S'appuyant sur les bâtiments réalisés, et notamment le boulevard Alphonse Daudet et les dessins de Durand¹⁹⁷, les règles de construction des façades sont énoncées dans les procès-verbaux de 1825 exigeant leur achèvement et le percement de la rue Auguste¹⁹⁸.

¹⁹³ - Olivier LIARDET, « Charles-Étienne Durand à Nîmes ou le rêve de la ville néoclassique à l'aube du XIX^e siècle », in *Autour de la ville de Napoléon*, BIENVENU Gilles, TEXIER-RIDEAU Géraldine (dir.), Colloque de la Roche-sur-Yon, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

¹⁹⁴ - *Ibid.*

¹⁹⁵ - Dans les notes qui accompagnaient le plan d'embellissement de Raymond, il était précisé que celui-ci devait donner les élévations des façades des principales rues et places projetées. Toutefois, rien ne nous indique qu'il les ait réellement dessinées. Les demandes réitérées des autorités municipales pour les plans des lavoirs montrent que Raymond, pris par ses nouvelles occupations parisiennes, n'avait plus trop de temps pour s'occuper de la ville de Nîmes. Mais il est fort possible qu'il ait fait quelques croquis.

¹⁹⁶ - Le principe utilisé à Nîmes se retrouve dans de nombreux bâtiments dessinés pendant cette période : sans évoquer la rue de Rivoli, souvent citée, on peut évoquer les façades de la principale place de la Roche-sur-Yon, ou celles prévues pour l'aménagement des quais à Rouen en 1813.

¹⁹⁷ - ADG – 3 O 1343 - Projet des façades de la place de la Boucairie, de la place de l'Abreuvoir et du boulevard de la Comédie. 1809.

¹⁹⁸ - ADG – 3 O 1362 – Nîmes, le 24 février 1825. Le Maire de la ville de Nîmes [...].

Art. 3 – Le Sr Cabane sera tenu de se conformer à la décoration déjà existante du côté du boulevard de la Comédie, en construisant toute sa façade en pierre de taille et en établissant à la même hauteur le socle, la plinthe du premier étage, l'appui et la hauteur des fenêtres du 1^{er} et 2^e étages, ainsi que la corniche du couronnement. Les cadres des fenêtres du 1^{er} étage

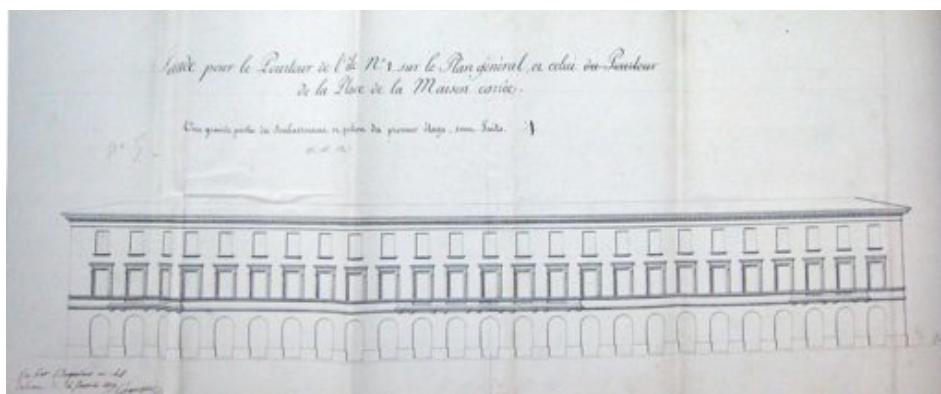


Fig. 46 – Élévation des bâtiments du boulevard de la Comédie (Aujourd’hui boulevard Alphonse Daudet) - (ADG)

Ces règles rappellent que toutes les façades doivent être élevées en pierre de taille, comportant des « portiques », ou arcs, au rez-de-chaussée, « tandis que les fenêtres du 1^{er} étage sont dotées de petites balustrades », qui « n’auront aucune saillie sur le dé de la base générale des fenêtres, de manière à n’occasionner aucun ressaut [...]». Ces balustres seront engagés des trois quarts de leur diamètre dans l’épaisseur des appuis [...] ». Il est également rappelé que « la hauteur du socle, des plinthes du 1^{er} étage, l’appui et la hauteur des fenêtres du 1^{er} et 2^e étage, ainsi que la corniche du couronnement ».

Si le principe dessiné par Durand est respecté, des différences existent dans le détail, les immeubles ayant été construits sur une vingtaine d’années. A ce sujet, des indications figurant sur les façades dessinées par Durand en 1809 nous indiquent leur état d’avancement : « un des petits côtés de la place de la Bouquerie est presque terminé, pour le grand côté au Nord le soubassement et une partie du dessus sont faits », tandis que pour les maisons du côté nord de la place de l’Abreuvoir, « le soubassement de celle de la droite est fait » ; quant à la façade sur le boulevard de la

seront en tout conformes à ceux des fenêtres du boulevard à l’exception de la corniche desdites fenêtres et des balcons qui sont supprimés.

Art. 4 – Chaque fenêtre du premier étage portera un balustre qui n’aura aucune saillie sur le dé de la base générale des fenêtres, de manière à n’occasionner aucun ressaut dans la petite corniche qui lui sert de couronnement. Ces balustres seront engagés des trois quarts de leur diamètre dans l’épaisseur des appuis et aucune fermeture ne pourra s’ouvrir extérieurement.

Art. 5 – À l’égard de l’espacement des portiques du rez-de-chaussée et des trumeaux de fenêtres, l’architecte du Sr Cabane devra prendre l’avis de l’architecte de la ville lequel se concertera à ce sujet, et à Mr l’ingénieur en chef afin que la totalité de cette île de maisons ait une décoration uniforme sur toute sa longueur.

Art. 6 – Le seuil des portes d’entrée sera établi au niveau de la gondole construite au pied de la base de la grille d’enceinte de la maison carrée. Le Sr Cabane aura la faculté d’établir au devant desdites portes tant sur la place de monument que dans la rue projetée, deux marches dont une sera à l’extérieure, l’autre sera engagée dans l’épaisseur des pilastres et des portiques avec une saillie de 10 centimètres seulement en dehors de l’arasement des pilastres.

Cité également par Corinne POTAY, dans son article sur « L’aménagement de la Maison Carrée au XIX^e siècle, II. Vers la mise en œuvre », in *Nîmes magazine*, 1993.

Comédie, « une grande partie du soubassement et portion du premier étage sont faits »¹⁹⁹.

Boulevard Alphonse Daudet. Ce boulevard est le premier à avoir bénéficié de ces façades uniformes. Le rez-de-chaussée est composé d'arcades régulières (dans lesquelles des fenêtres sont encastrées), entrecoupées par les porches d'entrée dont le dessin de l'arcade est plus marqué au niveau de la décoration. Dans la partie supérieure, les fenêtres régulières surmontent les arcades du rez-de-chaussée. Au premier étage, les encadrements de fenêtres sont moulurés et celles-ci sont surmontées par un entablement droit formant corniche. Les fenêtres du deuxième niveau sont plus simples. L'un des porches est surmonté par un balcon courant sur trois fenêtres. Les balcons et les appuis de fenêtres sont en fer forgé. Le principe de ce boulevard devait également être appliqué au pourtour de la place de la Maison Carrée. Cependant, seul le côté situé entre le boulevard et la rue Auguste sera ordonné lors de la réalisation de la place, les modifications nécessitant d'abaisser le niveau du rez-de-chaussée de ces immeubles et de rajouter des marches au Théâtre.

Place de la Bouquerie. Pour le fond de la place, le même principe est repris, sinon au rez-de-chaussée, où deux arcades (correspondant à des porches) sont plus importantes. De fait, aux niveaux supérieurs, l'écart entre les ouvertures est modifié au-dessus des portes. Les fenêtres sont simples.

Les côtés de la place de la Bouquerie offrent une variante dans le rythme des ouvertures, au rez-de-chaussée et au premier étage. Pour la base du bâtiment, les arcades alternent avec des fenêtres simples. Au premier niveau, des ouvertures encadrées et surmontées d'un entablement droit se superposent aux arcades, tandis qu'entre deux, des fenêtres plus simples s'intercalent.

La rue Auguste diffère du boulevard Alphonse Daudet, d'une part au niveau du bandeau surmontant le rez-de-chaussée – les allèges des fenêtres sont composées de balustres –, d'autre part « les cadres des fenêtres du 1^{er} étage [sont] en tout conformes à ceux des fenêtres du boulevard, à l'exception de la corniche des dites fenêtres et des balcons qui sont supprimés ». Au-dessus des porches, le balcon est en fer forgé.

Les façades de l'îlot bordé au Nord par le square Antonin, à l'Est par l'actuelle rue Auguste, et au Sud par la place de la Maison Carrée, sont dessinées suivant un même principe d'ordonnement : un rez-de-chaussée marqué par les lignes horizontales des bossages, constituant un soubassement dans lequel les ouvertures sont encadrées par des arcs. Il est surmonté par deux niveaux. Au premier étage, les appuis des grandes fenêtres sont composés de balustres de pierre. Les immeubles sont couronnés par une corniche soulignée d'un rang de denticules.

¹⁹⁹ - LIARDET, *op. cit.* et ADG – 3 O 1343.

Les plans des élévations de Durand s'inspirent d'un modèle de façade très courant à la fin du XVIII^e siècle. Nous avons rappelé plus haut, avec l'ouvrage de Werner Szambien, *De la rue des Colonnes à la rue de Rivoli*, le développement des rues à portiques et de l'arcade en rez-de-chaussée à la fin du XVIII^e siècle.

Les abords de la place de la Maison Carrée ne font pas l'objet pas de façades ordonnancées, sauf pour les trois-quarts de la partie nord de la place. Le côté est toutefois en bénéfice, suivant un principe similaire, sauf en ce qui concerne les ouvertures du socle (les arcades sont supprimées et des ouvertures rectangulaires les remplacent), et la hauteur du bâtiment (pourvu d'un troisième étage en retrait).

Corinne Potay date ces constructions de 1870, mais il paraît étonnant, au vu de l'architecture classique de ces bâtiments, que ceux-ci soient si tardifs, surtout que ceux qui ont été construits à l'angle de la rue de la Banque (aujourd'hui rue Gabriel Péri, ouverte en 1856) sont d'un style plus récent. De plus, le réalignement de la place apparaît sur les plans d'alignement et sur le plan de Liotard de 1850. Il est possible que des modifications aient effectivement eu lieu au moment du percement de cette nouvelle rue.

Le côté sud de la place de la Maison Carrée est plus hétérogène, néanmoins, les constructions situées à l'angle du boulevard Victor Hugo sont d'hauteur identique et leur gabarit présente une certaine homogénéité avec celles qui sont dessinées par Durand.

Les bâtiments autour du Théâtre n'ont apparemment pas fait l'objet d'une procédure d'ordonnancement. Cependant, les deux façades du milieu, sur la face sud de la salle de spectacle, présentent des similitudes, notamment en ce qui concerne les arcades au rez-de-chaussée et la hauteur des fenêtres. Pour l'îlot situé entre le Théâtre et la place d'Assas, le gabarit des constructions sur la place et le long du boulevard Alphonse Daudet est assez proche des façades ordonnancées de Durant, même si plus simple.

La mise en œuvre du quartier de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée s'est étalée sur une trentaine d'années, du début de la réflexion à l'achèvement des constructions. Les façades du boulevard Alphonse Daudet, de la place de la Bouquerie, du square Antonin, de la rue Auguste et d'une partie de la Maison Carrée ont fait l'objet d'un règlement. Les propriétaires devaient construire leur élévation d'après les plans définis par Charles Durand, relayé dans les années 1820 par Victor Grangent. Ces façades sont intéressantes car elles sont significatives de l'architecture néo-classique de ce premier quart du XIX^e siècle, qui se poursuit jusqu'aux premières constructions de l'avenue Feuchères. C'est à ce titre qu'il nous a paru important de les étudier plus particulièrement.



Fig. 47 – Façades du square Antonin entre la rue Auguste et le boulevard Alphonse Daudet - (Photo de l'auteur)



Fig. 48 – Façades place de la Maison Carrée, entre le boulevard et la rue Auguste - (photo de l'auteur)

Parallèlement à ce projet, Charles Durand, supervisé par Grangent, se penche également sur le projet de réaménagement de l'Esplanade et du dégagement des Arènes, qui accompagne la réalisation des boulevards Amiral Courbet et Victor Hugo.



Fig. 49 – Vue de la rue Auguste - (photo de l'auteur)

1.1.3.4. - Le dégagement des Arènes et l'aménagement de l'Esplanade

Nous avons vu lors de l'étude du projet de 1785 que l'extension proposée par Raymond s'appuie sur la mise en valeur des Arènes. La suppression effective des remparts confirme également la nécessité de dégager définitivement le monument romain²⁰⁰, et d'aménager la place de l'Esplanade. L'architecte du Roi déplace cette dernière, située à l'extérieur des remparts, et l'envisage plus au Sud, à la limite de la nouvelle urbanisation.

Ainsi, après la Révolution, l'architecte de la ville Charles Durand présente en l'an 9, parallèlement au projet des places de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée, un plan concernant l'espace situé au Sud de la ville entre le boulevard de la Madeleine (boulevard Victor Hugo) et la place des Casernes, comprenant non seulement l'aménagement du pourtour des Arènes et de l'Esplanade, mais également celui du boulevard des Calquières (boulevard Amiral Courbet).

« En s'occupant des travaux qui se poussent avec activité à l'Esplanade et dans les lieux adjacents, votre commission des Travaux publics s'est bientôt convaincue de la nécessité d'arrêter un plan général d'Embellissement qui

²⁰⁰ - Construit à la fin du 1^{er} siècle de notre ère, l'Amphithéâtre fut successivement transformé en forteresse puis en quartier urbain de la ville de Nîmes. « Il y eut jusqu'à 2000 habitants dans cet espace. L'Amphithéâtre fut déblayé et rendu à sa fonction de lieu de spectacles seulement au début du XIX^e siècle », malgré la prise de conscience de la valeur du monument depuis de nombreuses années. Corinne POTAY, « Le projet d'urbanisme de la fin du XVIII^e siècle : le plan Raymond », *Nîmes, les vingt ans du secteur sauvegardé*, 2005.

s'étendant des casernes, jusqu'au poids actuel de la farine, liat et fit correspondre entre-elles toutes les nouvelles constructions qui pourraient se faire, prévint l'isolement des parties, ménageat les points de vues, enchaînat les communications fit en un mot un ensemble de ce vaste quartier celui de la ville en peut-être qui présente le plus de moyens et de facilités pour son embellissement. »²⁰¹

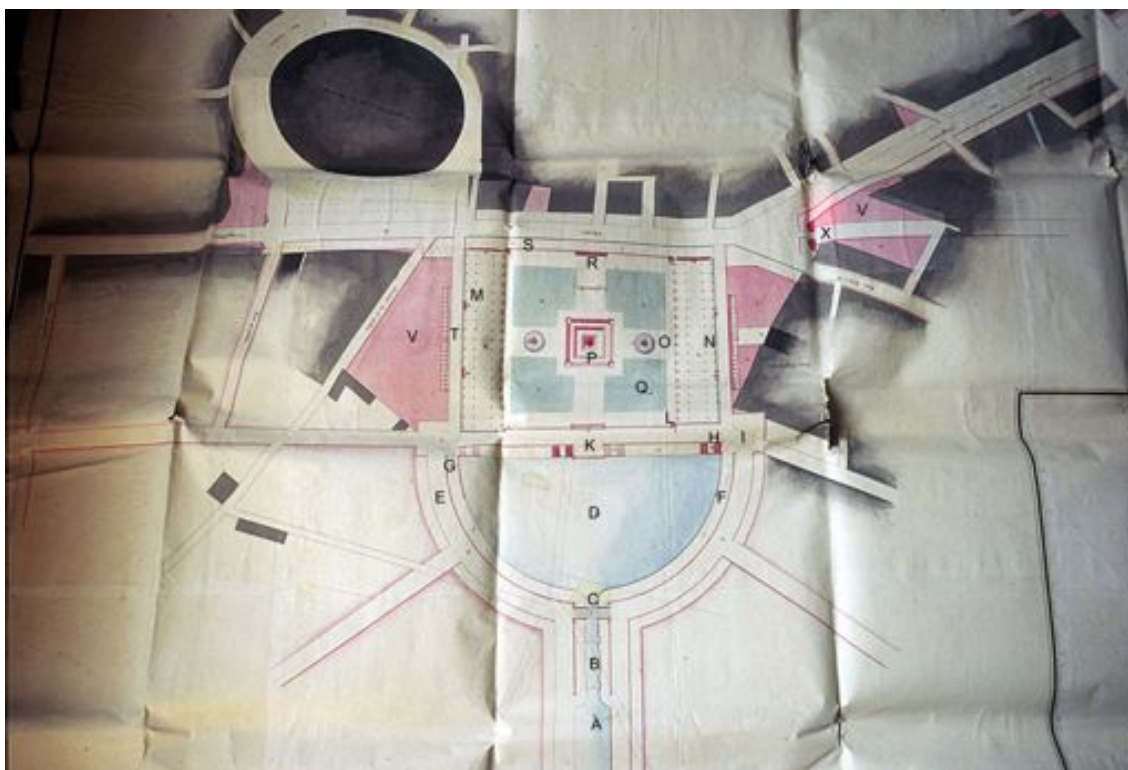


Fig. 50 – Projet d'aménagement des boulevards et de l'Esplanade par Durand et Grangent (ADG)

*A - Canal projeté ; B - Écluse réunissant le bassin au canal ; C - Pont leviss ;
 D - Bassin ou port projeté ; E - Quais supérieurs autour du port ; F - Quais inférieurs pour
 disposer les marchandises ; G - Rampes pour les voitures ; H - Perrons ; I - Places réunissant
 les principales communications ; K - Grand Perron de l'Esplanade du côté du port projeté ;
 L - Guérites à construire aux angles du plateau du milieu ; M - Perrons des cotés descendant
 dans les rues latérales ; N - Allées actuelles ; O - Fontaines jaillissantes projetées ; P - Colonne
 départementale ; Q - Gazons ; R - Perrons ; S - Trottoirs ; T - Portiques couverts ;
 V - Parties de terrains à aliéner ; X - Arc de triomphe en face de l'avenue de Montpellier
 dont elle termine la vue.*

Les travaux d'aménagement des principaux boulevards sont alors en cours, mais la jonction des boulevards Victor Hugo et Amiral Courbet nécessite un plan détaillé. La route impériale d'Avignon à Montpellier relie déjà pratiquement les boulevards et sert principalement de base à ce projet.

²⁰¹ - AMN – DCMN - Séance du 7 floréal an 9 de la République française, une et indivisible. Le maire de la ville de Nîmes.

Celui-ci se divise en deux parties : l'aménagement du pourtour des Arènes, et celui de l'Esplanade proprement dite. La partie concernant le boulevard Amiral Courbet a été étudiée dans le sous-chapitre sur les boulevards et nous n'y reviendrons pas.

1.1.3.4.1. - La place et le boulevard des Arènes

Ce projet s'appuie principalement sur le dégagement de l'Amphithéâtre, effectué entre 1809 et 1812 sous la direction de Victor Grangent (la restauration du monument se poursuivra pendant plusieurs décennies). Plusieurs maisons attenantes sont démolies afin de l'isoler, et permettre ainsi la création de la place et du boulevard des Arènes. La place, située au Sud entre les Arènes et le petit couvent, a pour base le prolongement de la rue de la République, ancienne route de Montpellier à Avignon. Elle permet la tenue de foires et le rassemblement des troupeaux.

Le boulevard forme une ellipse partielle, qui épouse l'arrondi du monument. La largeur de cette voie n'est cependant pas égale de part et d'autre du boulevard Victor Hugo, le côté est étant plus étroit : partie intégrante du centre ancien, son élargissement aurait nécessité la démolition de constructions existantes et augmenté les coûts.

« Il eut été à désirer que la rue qui embrasse l'amphithéâtre vers le Nord eût une largeur égale à celle du couchant, c'est-à-dire de quatorze toises ; mais ce serait renvoyer trop loin la fin des travaux qui doivent dégager ce bel édifice ; ce serait tomber dans l'inconvénient que nous voulons surtout éviter, puisqu'il faudrait alors abattre nombre de maisons d'une valeur considérable. La rue du Nord et du Levant des arènes nous a paru telle que le plan la désigne, suffisante pour la commodité des communications, et d'une exécution facile et peu couteuse. »²⁰²

L'angle de ce nouveau boulevard avec la route de Montpellier est modifié pour permettre la construction d'une nouvelle maison, dont la cette vente finance en partie les travaux.

« Que le prolongement de la courbe concentrique jusqu'au point indiqué par le plan, doit produire cet effet qu'en don donnant un plus grand développement à cette portion d'ellipse, il encadrera d'une manière agréable l'amphithéâtre, ajoutera à la simétrie, en même tems qu'il laissera à vendre un très bel emplacement.

Il s'agissait essentiellement dans ce projet de trouver en lui-même des ressources pour sa prompte exécution, de concilier l'embellissement et l'économie de le proportionner aux moyens pécuniaires de la ville, de chercher enfin non ce qu'il parait de mieux à faire, mais ce qu'il était possible de faire.

Ces principes ont servi de guide à votre directeur des travaux publics ; et s'ils lui ont imposé des entraves, il a trouvé dans ses talents les moyens de s'en délivrer et de supplier à ce qui manque en ressources pécunières, il a senti qu'il fallait

²⁰² - *Ibid.*

d'une part détruire le moins possible, et de l'autre offrir aux constructeurs des emplacements qui par leur beauté et leur commodité fussent propres à les tenter. Ces convenances diverses et quelques fois opposées, nous ont paru fort heureusement conciliées dans le projet que nous avons l'honneur de mettre sous vos yeux. »²⁰³

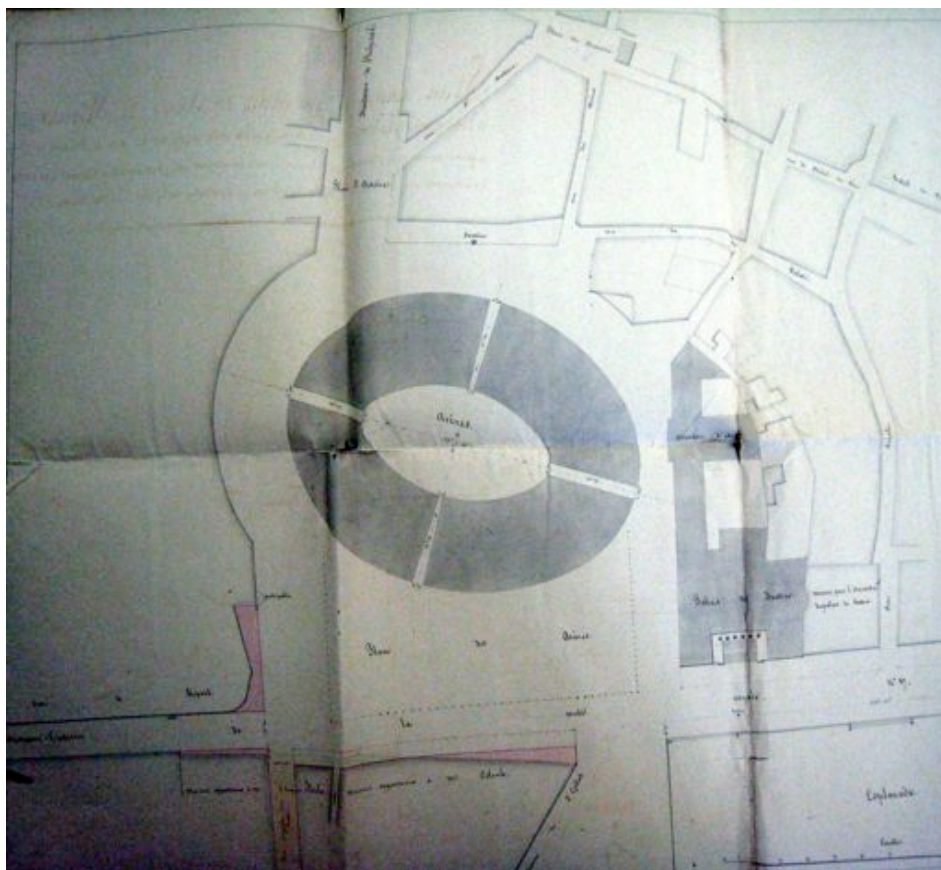


Fig. 51 – Plan général de la place des Arènes de Nîmes et d'une partie de la traversée de la ville, par la route royale, n°87 de Lyon à Béziers, à joindre au rapport de l'ingénieur en chef du Gard sur l'alignement qu'il paraît convenable d'assigner à la façade des bâtiments que Mr Eugène Foulc se propose de construire sur le bord de la route. Vinard, ingénieur, 1839 - (ADG)

Ce prolongement sera cependant modifié à la demande de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Victor Grangent, car il bouche la vue sur les Arènes depuis l'entrée dans la ville.

« Que sur le projet du prolongement de la courbe concentrique de la partie occidentale de l'amphithéâtre, l'ingénieur en chef ne partage point l'avis de la Commission ; que ce monument ne saurait être trop découvert, surtout pour l'avenue du côté de la grande route de Montpellier ; que le prolongement de cette courbe, telle qu'elle est marquée sur le plan, en masquant une partie des arènes, en retarde la vue, et empêche d'en découvrir un plus grand ensemble ;

203 – *Ibid.*

que ce quartier étant un de ceux où les charrettes affluent sans cesse, a besoin d'être complètement dégagé, et agrandi autant que possible qu'il paraît sous tous les rapports qu'on doit renoncer à l'aliénation de la portion des terrains au-devant des pois de la farine, et conserver l'alignement actuel de cette maison jusqu'à la rencontre du chemin de Montpellier. Cette distribution d'ailleurs est symétrique avec le côté du Palais, et la maison Courbis qui font le pendant du pois de la farine, et des maisons à construire dans son alignement ; en sorte que l'ingénieur en chef pense que la distribution actuelle est préférable à celle marquée sur le nouveau plan »²⁰⁴.



*Fig. 52 – Carte postale ancienne du boulevard des Arènes
(coll. particulière)*

Le gros des travaux est achevé en 1818, mais la régularisation des alignements du côté du faubourg sud ne sera effective qu'après 1850, malgré les études complémentaires de l'ingénieur en chef des Travaux publics du département du Gard, Vinard, en 1829.

²⁰⁴ - ADG – 3 O 1352 - 22 floréal an 9 – Travaux publics, département du Gard, avis de l'ingénieur en chef sur le projet des embellissements de la ville de Nîmes.



*Fig. 53 – Vue actuelle du boulevard des Arènes
(photo de l'auteur)*

1.1.3.4.2. - L'Esplanade

Avant la démolition de l'enceinte, l'Esplanade était une plate-forme aménagée au XVII^e siècle, près de la porte de la Couronne. Plantée d'ormeaux, elle était la promenade de prédilection des Nîmois, qui venaient y respirer la brise du Sud le soir en été. Le décret de 1782, que nous avons cité précédemment, interdisait effectivement à tous les propriétaires avoisinant l'Esplanade de n'élever aucune construction nouvelle ni d'exhausser les maisons qu'ils possédaient déjà sur les terrains.

Ce premier projet de l'Esplanade proprement dite est marqué par la volonté de l'intégrer dans un aménagement urbain ouvert, à la manière des grandes places du XVIII^e siècle. Sa particularité est d'intégrer un port et un canal, concrétisant ainsi le rêve de la ville de Nîmes d'être relié à la mer.

« Les embellissements de l'Esplanade ont mérité tous vos soins : le public devra à votre administration la seule place régulière qui soit à Nîmes. Et sans parler du canal et du port qui doivent selon nos espérances y aboutir un jour, les gazons, les fontaines et la colonne Départementale qu'on y pourra établir par la suite, ajouteront à sa décoration, mais ce n'est pas tout encore, il faut utiliser les portions latérales de la place que sa régularisation a obligé d'en retrancher [...]. »²⁰⁵

²⁰⁵ - AMN – DCMN - Séance du 7 floréal an 9 de la République française, une et indivisible. Le Maire de la ville de Nîmes.

Dès l'an 8, le conseil municipal réfléchit sur la forme à donner à la nouvelle Esplanade. Toutefois, nous n'avons pas retrouvé d'éléments nous indiquant si Meunier, alors directeur des Travaux publics de Nîmes, avait participé à cette réflexion. Dans le plan remis par Durand, en l'an 9, la nouvelle Esplanade est rectangulaire, bordée au Nord par l'actuel boulevard de la Libération et rehaussée par rapport à la voirie urbaine. Sur ces deux côtés latéraux, les façades sont ordonnancées, suivant le modèle de celles qui sont construites sur la place Bellecour à Lyon. Nous ne possédons pas le plan des élévations envisagées par l'architecte, et pour nous faire une idée du projet nous pouvons soit nous référer à celles de la grande place lyonnaise²⁰⁶, soit à celles présentées précédemment lors de l'étude des abords de la Maison Carrée. Bien-que ces élévations ne comportent que deux niveaux sur un rez-de-chaussée, trois étages avaient été initialement envisagés boulevard de la Comédie. Nous notons de fait une certaine similitude des ouvertures, sans le couronnement de balustre au niveau de la corniche supérieure.



*Fig. 54 – Façades place Bellecour à Lyon
(Extrait Google Street view)*

²⁰⁶ - Toutefois les façades initiales dessinées par Robert de Cotte ont été détruites à la Révolution. Les façades actuelles ont été partiellement reconstruites au début du XIX^e siècle ; Pierre Lavedan (*L'urbanisme à l'époque moderne*) écrit qu'elles l'ont été de manière assez voisine. Dans cet ouvrage, il cite une description de la place donnée par Clapasson au milieu du XVIII^e siècle : « Les deux faces qui regardent le levant et le couchant sont d'une architecture uniforme. [...] Le milieu fait avant-corps et se distingue par un grand ordre de pilastres composites, qui portent un entablement architravé terminé par un fronton [...] ».

Ces élévations devaient non seulement contribuer à l'embellissement de la place, mais également permettre le financement de l'opération, grâce à la revente des terrains situés sur les côtés.

« C'est principalement sur ces deux portions de terrains à vendre que se fonde le système de compensation qui seul nous offre la possibilité d'exécuter nos projets d'amélioration même partiellement. Les deux cotés de l'Esplanade présentent les plus beaux emplacements de la ville, et seront nécessairement achetés à très haut prix. Votre commission n'a pas cru d'après cela que la convenance de les bâtir put être mise en question. Elle est d'ailleurs persuadée que la décoration de la place l'exige impérieusement. Le champ de l'Esplanade, la place entre les arènes et le petit couvent, la largeur de la route et des trottoirs sont des vacans assez considérables pour aérer suffisamment la promenade et recevoir des plantations. Si vous laissez encore sans bâtiments les deux côtés de l'Esplanade, vous aurez un vide immense, et qui n'ayant aucune proportion avec les masses des misérables bâtimens qui l'entourent, semblera toujours vague et nu, d'ailleurs l'œil s'arrêtant malgré lui à ces lignes de bâtiments qui ne tombent point à angle droit sur le grand côté de l'Esplanade, cette place paraîtra toujours irrégulière et votre but sera manqué. Aliénés-vous au contraire ces terrains, vous soumettez les acquéreurs à élever dans un tems donné des façades uniformes et des portiques tels qu'ils sont marqués dans le plan. La place encadrée n'offre plus rien d'irrégulier et d'indéterminé; enfin vous vous procurez les moyens d'exécution qui sans cela n'existent pas. »²⁰⁷

Toutefois, ces nouvelles constructions ne seront pas réalisées, les riverains s'opposant à ce qu'on leur supprime la vue sur la place²⁰⁸. Par contre, la reconstruction du Palais de Justice, envisagée la même année et confiée à Charles Durand, sera réalisée rapidement. Le plan de l'Esplanade donné par le directeur des Travaux ne fut réalisé que partiellement ; la place régularisée et rehaussée prend la forme rectangulaire prévue et on y plante des arbres. Les terres et les gravats provenant de la réalisation du boulevard de la Madeleine (actuel boulevard Victor Hugo) furent utilisés pour la rehausser.

L'aménagement de cette Esplanade s'insère dans l'évolution des « places aménagées » aux XVII^e et XVIII^e siècles à la périphérie des villes, et plus particulièrement dans le Sud de la France, suivant le principe d'un « urbanisme frôleur ». Nous pouvons citer par exemple la promenade du Peyrou à Montpellier, le square Boulingrin à Toulouse, et la place de la Rotonde à Aix-en-Provence (aujourd'hui place du Général de Gaulle). Le rapprochement avec cette dernière place est le plus

²⁰⁷ - AMN – DCMN - Séance du 7 floréal an 9 de la République française, une et indivisible. Le maire de la ville de Nîmes

²⁰⁸ - AN – Bâtiments civils et prisons. Nîmes, le 17 Germinal an onze, le préfet du département du Gard au ministre de l'intérieur.

pertinent, car il s'agit ici d'un espace qui sert d'articulation avec les boulevards (ce qui n'est pas le cas de la promenade du Peyrou à Montpellier), et qui domine le territoire (un tableau de Granet illustre cet effet, conservé au musée Granet à Aix-en-Provence). Malgré l'agrandissement de la ville dans la seconde moitié du XIX^e siècle, cette particularité a été conservée jusqu'à la fin du XX^e siècle : la gare de marchandises était située en contrebas de la place.

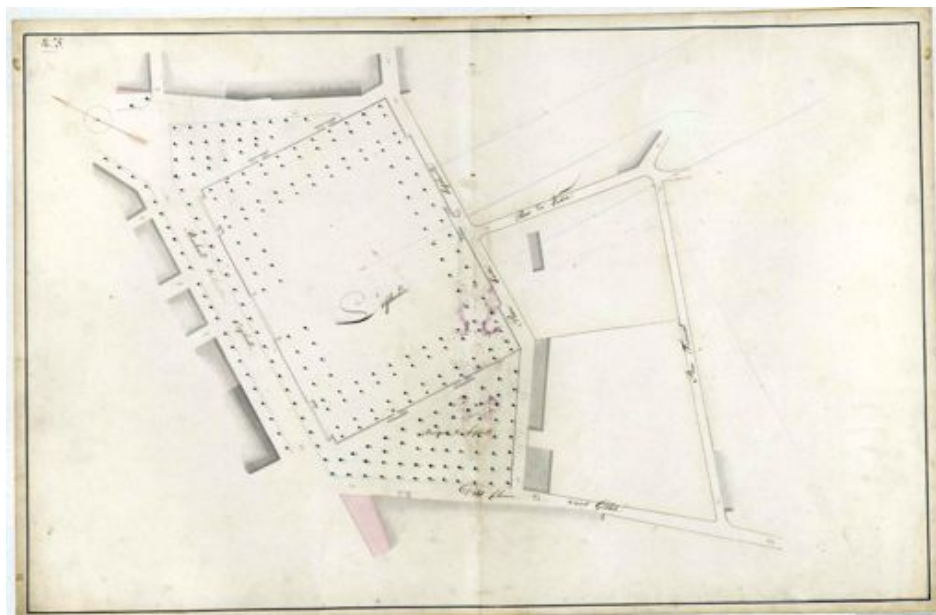


Fig. 55 – Plan de l'Esplanade réalisée - Plan d'alignement - 1830 - (AMN)

Le plan de Durand (fig. 48) prévoit également la création d'un canal et d'un port au Sud, dans l'axe de la place ; mais il n'a cependant jamais été réalisé.

1.1.3.4.3. - Le projet du canal et du port de Nîmes

À l'occasion de l'étude des lignes de chemins de fer, nous avons évoqué les projets d'un canal entre le Rhône et la mer, passant par Nîmes, ou entre Nîmes et Aigues-Mortes, envisagés au XVIII^e siècle, précédemment à ces implantations, notamment par Maréchal, puis par Blachier.

En effet dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, on étudie la possibilité d'un canal allant du Rhône à Sète, afin de prolonger le canal du Midi. C'est sur ce projet que Mareschal s'appuie pour proposer de desservir Nîmes. Dans sa proposition, l'ingénieur du Roi le situe en dessous de l'Esplanade, mais cette solution d'un embranchement vers Nîmes à partir du Rhône semble techniquement impossible. Blachier fait une nouvelle proposition quelques années plus tard, sise entre Nîmes et le canal de Sète à Beaucaire, en direction d'Aigues-Mortes, où le canal est alimenté à partir de l'alimentation des eaux de la Fontaine et du Vistre. Ce projet est approuvé par la

municipalité, les États du Languedoc, le conseil d'État du Roi, et finalement l'Assemblée nationale en 1791. Mais la Révolution empêche la réalisation de ce projet.

Au début du XIX^e siècle, l'idée d'une voie navigable desservant Nîmes est toujours d'actualité, et son étude est relancée. En l'an 7, Blachier souhaite voir aboutir son projet et contacte Victor Grangent, le nouvel ingénieur en chef des Ponts et Chaussées du département, qui s'était initialement occupé de la réalisation du dernier tronçon du canal de Beaucaire à Sète. En l'an 9, la construction du canal est pratiquement acquise et il paraît donc normal de reprendre les projets antérieurs d'un port situé au Sud de l'Esplanade. Charles Durand, nommé sous-inspecteur du canal de Beaucaire à Aigues-Mortes en 1784, et sous-inspecteur du canal des Etangs en 1785, connaît donc bien cette question lorsqu'il dresse le projet. En l'an X, le préfet du département annonce publiquement la formation d'une compagnie par action pour la construction du canal de Nîmes à Aigues-mortes.

Ces projets de canaux illustrent le grave problème de la ville de Nîmes en ce qui concerne l'approvisionnement en eau, non seulement pour le commerce et l'industrie, mais également en eau potable²⁰⁹. En effet, parallèlement au projet du canal, on envisage à la fin du XVIII^e siècle de remettre en service l'aqueduc romain (projet de Mareschal et de Delon), puis de canaliser les eaux des trois Gardon (d'Alès, de Saint-Jean-du-Gard et de Mialet). « Cette dernière solution avait été approuvée par les États de Languedoc en 1786, et une souscription était lancée pour financer les honoraires de l'ingénieur chargé d'affiner ce projet. »²¹⁰ L'opposition des riverains des rivières concernées et le coût des travaux arrêtent cependant le projet²¹¹.

Le projet de l'Esplanade est particulièrement intéressant en ce qu'il confirme la volonté d'un aménagement urbain ouvert, à la manière des grandes places du XVIII^e siècle. L'existence du port permet de respecter l'arrêt du conseil de 1782, qui interdit les constructions au Sud de l'Esplanade afin de permettre l'aération de la ville par la brise venant de la mer, et de privilégier la vue sur la plaine du Vistre.

²⁰⁹ - Nous avons vu précédemment, à propos de l'aménagement du jardin de la Fontaine et de la création de son canal que cette question était déjà à l'ordre du jour au XVIII^e siècle, mais qu'elle n'avait été que partiellement résolue. Toutefois, la question de l'approvisionnement n'est toujours pas réglée, et restera en suspend jusqu'à la seconde moitié du XIX^e siècle.

Ce problème n'est pas proprement nîmois, puisque l'aménagement de nombreuses fontaines pour l'approvisionnement en eau des villes est courant au début du XIX^e siècle, notamment à Paris, sous Napoléon 1^{er}.

²¹⁰ - LASSALE Christiane, « Urbanisme et paysage urbain nîmois à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle », *Nîmes et le Gard, Fins de siècle, 1500-2000*, Société d'Histoire moderne et contemporaine de Nîmes et du Gard. Actes du colloque tenu à Nîmes les 16, 17 et 18 novembre 2000.

²¹¹ - Voir Victor GRANGENT, *Description abrégée du département du Gard*, Nîmes, 18 brumaire an VIII.

Ce projet, remis en question lors de l'implantation du chemin de fer, constitue en quelque sorte les prémices de l'aménagement du futur quartier de l'Embarcadère.

Moins aboutie que la réalisation des places de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée, nous dirons même inachevée, l'Esplanade va constituer un élément important de la composition du futur quartier de l'Embarcadère. Nous étudierons ces nouvelles transformations dans une autre partie.

* * *

Les aménagements des places de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée et des abords des Arènes et de l'Esplanade, envisagés avant la Révolution dans le plan d'alignement et d'embellissement de Raymond, ont finalement été réalisés au début du XIX^e siècle. Ils n'ont pas été exécutés suivant le plan de l'architecte du Roi, mais ils s'en sont largement inspirés, notamment lors de la création des places de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée. De nouvelles données ont modifié les plans initiaux :

- dans les choix d'implantations différentes des équipements, comme le Théâtre ;
- dans la conception d'un aménagement plus rationnel, comme par exemple la volonté de lier les boulevards entre eux ;
- dans la volonté de conserver les habitudes des habitants de la ville, avec la décision de maintenir l'Esplanade à son emplacement initial ;
- mais également dans la nécessité de réaliser les travaux avec le plus d'économie possible.

Comme Raymond, Durand essaie de limiter les démolitions et de trouver dans le projet les ressources de sa réalisation, notamment en investissant de nouveaux terrains pour y construire de nouvelles maisons.

L'idée d'embellissement de la ville n'est pas absente du projet ; Durand parvient à imposer des façades ordonnancées pour le quartier de la Maison Carrée, située à la jonction du centre ancien et de la nouvelle ville. Par contre, l'ordonnancement de celles qui sont envisagées sur les côtés de l'Esplanade se heurte à l'opposition des riverains. Les travaux de réalisation de cette place ouverte, en limite de la ville, commencent, mais il faudra attendre plusieurs années pour qu'elle soit repensée et définitivement achevée, lors de l'implantation du chemin de fer.

Notons également ici une certaine continuité des idées dans les projets, que ce soit pour les aménagements de place ou les infrastructures. Nous aurons l'occasion de revenir plus loin sur cette question.

Alors que les travaux de ces deux ensembles sont engagés et bien que le plan d'alignement de Nîmes soit approuvé, l'État va imposer aux villes de plus de 5000 habitants de lever un plan d'alignement par le biais de la loi du 16 septembre 1807, dite « loi relative au dessèchement des marais », et son article 52.

Nous allons examiner comment la ville exécute ce plan, quels en sont les alignements, ainsi que l'évolution des pratiques.

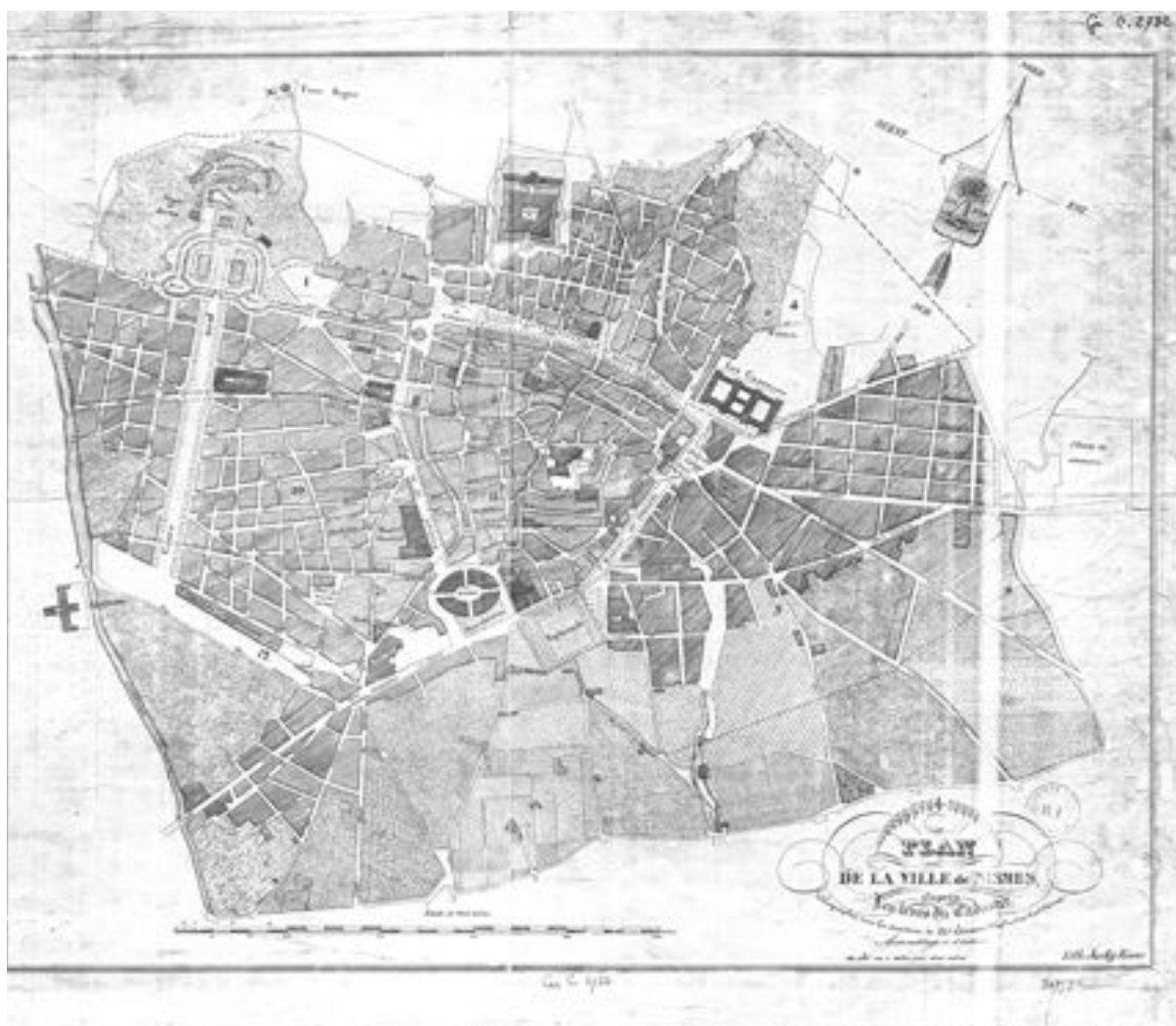


Fig. 56 – Plan de Nîmes d'après le cadastre napoléonien - vers 1830 - (BN)

1.1.4. - L'alignement à Nîmes au XIX^e siècle

Au début du XIX^e siècle, l'État décide d'appliquer le principe de l'alignement à toutes les rues des villes françaises. Il met en place un plan général global dont il contrôle le déroulement. Ainsi, en 1807, toutes les villes de plus de 2000 habitants²¹² se voient imposer la levée un plan d'alignement. Une loi transfère aux communes la charge des alignements à l'exception des routes impériales. Elle exige des autorités municipales qu'elles établissent, sous contrôle départemental, un plan de cadastre parcellaire pour l'ensemble de leur commune.

À travers l'historique des extensions de la ville aux XVII^e et XVIII^e siècles, nous avons vu que la pratique de l'alignement à Nîmes est ancienne. Mais c'est véritablement à partir du XVIII^e siècle qu'une politique d'alignement est mise en application pour l'extension de la ville, notamment à partir de la création du quartier des Casernes, plus connu sous le nom de faubourg Richelieu. Ce quartier neuf, dessiné suivant le principe du damier, a fait l'objet d'un premier plan d'alignement au début du XVIII^e siècle²¹³. Cette politique de « planification » sera étendue à tous les autres quartiers en 1734. Elle s'appliquera notamment au nouveau quartier créé à l'Ouest de la ville par Mareschal, dans le prolongement du faubourg de la Fontaine.

C'est surtout à l'occasion de la démolition des remparts de Nîmes et la rédaction du plan d'embellissement et d'alignement de Raymond, dessiné entre 1783 et 1785, que la ville se dote d'un premier plan d'alignement approuvé par l'État en 1786. L'architecte du roi prévoit non seulement le réaménagement du tour de la ville en boulevard, ainsi que la création de places entre la vieille ville et les faubourgs, mais également l'ouverture de nouvelles rues pour relier les faubourgs entre eux. De plus, sur les terrains situés au Sud des Arènes, il projette le plan d'un nouveau quartier composé de plusieurs rues qui convergent vers une plate-forme grandiose. Le projet de cette extension fut annulé en 1789 ; néanmoins, nous avons vu précédemment qu'il sera parcellément repris au début du XIX^e siècle, avec l'aménagement des boulevards et des principales nouvelles places.

1.1.4.1. - Les grandes étapes de l'histoire du plan au XIX^e siècle

Ainsi, au début de 1809, le conseil municipal de Nîmes décide de mettre au concours la levée du plan de la ville. La proposition de Besset, le géomètre du cadastre du département de l'Aveyron, étant la moins chère, le maire de la ville charge celui-ci de la rédaction du plan de la ville, dans un délai de 15 mois et pour un prix de

²¹² - Circulaire du 7 août 1813.

²¹³ - Voir C. POTAY, 1991.

3000 francs. En 1810, il remet son plan, considéré exact dans son ensemble et dans son détail et soumis au préfet, mais, de nouvelles directives du gouvernement nécessitent la rédaction de nouveaux plans²¹⁴. Cependant, en 1816, le géomètre est obligé de s'absenter. Il confie alors les travaux restants à l'architecte de la ville, Demazès, c'est-à-dire le report sur les plans des projets d'alignement et de redressement des rues. Un traité, approuvé par le maire, est souscrit à cet effet le 18 août 1816. Toutefois, comme l'architecte municipal Demazès ne rempli pas ses engagements, et il est révoqué de ses fonctions en 1824. Le maire charge alors le sieur Charles, successeur de Demazès, de ce travail.

En 1822, le plan général est exposé pendant un mois dans la grande salle de la mairie afin de recueillir les réclamations du public. Il est ensuite rectifié en 1824 en fonction des remarques émises. Le plan corrigé est exposé une seconde fois en 1825, et il est de nouveau contesté par la population. Un nouveau plan est donc mis en chantier ; huit nouvelles années seront nécessaires à sa rédaction. Il est présenté une nouvelle fois au public en 1832²¹⁵.



Fig. 57 – Secteur de la Maison Carrée - Détail du plan d'alignement vers 1830 (AMN)

En 1838, le préfet juge que la municipalité n'a pas bien étudié le plan de la ville et lui demande de reprendre la levée du plan. En effet, le plan d'alignement entrepris depuis plusieurs années est jugé inapplicable. Le plan levé par Besset ne correspond plus aux nouvelles instructions ministérielles, car d'une part il ne contient aucune des opérations

²¹⁴ - 1815

²¹⁵ - Les archives municipales possèdent 42 planches des détails du plan d'alignement. La date de ces planches est située « vers 1830 ».

trigonométriques qui ont servi de base à sa construction, et d'autre part, l'indication séparative des propriétés et l'état correspondant des propriétaires n'y figurent pas. En l'état, les copies ne sont pas conformes aux décisions du gouvernement :

« Il a été reconnu que le plan levé par le Sr Besset, géomètre, en vertu des anciennes instructions ministérielles, et par suite d'un traité passé avec lui, ne pouvait être aujourd'hui d'aucune utilité pour la ville attendu qu'il ne contient aucune des opérations trigonométriques qui ont servi de base à sa construction, aucune trace des polygones, et autres lignes principales qui en forment l'établissement avec l'ouverture des angles et la côte de la longueur des côtes de sorte qu'il serait impossible de dresser, d'après ce même plan, les copies qui puissent être rendues conformes aux décisions du gouvernement, d'autant plus qu'il manque à ce travail l'indication séparative des propriétés, l'état correspondant des propriétaires aussi que plusieurs autres conditions présentés par les ordonnances. [...] »²¹⁶

De Seynes²¹⁷, Liotard et Fauquier avaient rédigé un plan d'ensemble de la ville pouvant servir au report des alignements et des percements projetés²¹⁸. Il est acheté par la ville pour la somme de 16000 francs et utilisé comme base pour les nouveaux alignements et percements de rues.

La multiplication des demandes d'alignement et d'ouverture de rues et les nécessités d'hygiène ont sans aucun doute activé les décisions de refonte du plan d'alignement. Toutefois, l'établissement de la gare du chemin de fer d'Alès à Nîmes accélère ce processus. En effet, la décision d'implanter la gare au faubourg d'Uzès entraîne très rapidement de nouvelles demandes d'ouverture de rues non envisagées jusqu'alors. Afin d'éviter que celles-ci soient créées sans contrôle municipal, la ville relance le plan général d'alignement dès 1840²¹⁹.

Nous étudierons ce plan dans la troisième partie consacrée à Nîmes, ainsi que le plan définitif approuvé en 1854 pour ce qui concerne le quartier de l'Embarcadère.

1.1.4.2. – Achèvement du plan d'alignement de Nîmes

Parallèlement à la rédaction du plan partiel d'alignement du quartier de l'embarcadère, le plan général d'alignement est étudié et soumis à enquête en 1843. Toutefois, le projet d'implantation d'une Préfecture dans ce quartier, et la Révolution de 1848 modifient et reportent la rédaction du plan.

²¹⁶ - AMN – DCMN - Séance du 10 août 1838.

²¹⁷ - Architecte, fouilla dans les années 1820 la place de la Maison Carrée à Nîmes.

²¹⁸ - AMN – DCMN - séance du 14 mai 1838.

²¹⁹ - Les archives départementales conservent un plan général d'alignement daté des années 1840 avec le projet du quartier de l'embarcadère.

En 1850, le plan général d'alignement est repris et révisé en fonction des réclamations de 1843 et du projet d'implantation définitive de la Préfecture en 1853. Il est définitivement approuvé en 1854.

Le plan d'alignement de Nîmes se singularise par des aménagements urbains qui ont été exécutés ou qui sont encore en cours de réalisation avant l'approbation définitive du plan, et par d'autres, entièrement nouveaux.

1.1.4.2.1. - Les aménagements antérieurs au plan définitif

Il s'agit de :

- 1 - l'enceinte des boulevards et faubourgs (Ordonnance de l'Intendant de la Province des 20 /08/1785, 5/09/1786) ;
- 2 - abords de la Maison Carrée (Ordonnance royale du 14 avril 1824) ;
- 3 - la place de la rue des Babouins (Ordonnance royale du 15 février 1831) ;
- 4 - la rue Roussy (Ordonnance royale du 15 décembre 1837) ;
- 5 - la rue de l'Agau (Ordonnance royale du 29 avril 1839).
- 6 - la rue du Pont de Sigalon (Ordonnance royale du 7 février 1841) ;
- 7 - la rue des Flottes (Ordonnance royale du 7 février 1841) ;
- 8 - la rue Curaterie (Ordonnance royale du 24 septembre 1841) ;
- 9 - la place du Marché (Ordonnance royale du 17 juillet 1843) ;
- 10 - le quartier de l'Embarcadère (Ordonnance royale du 29 mai 1844) ;
- 11 - la rue du Collège (Ordonnance royale du 18 juin 1844) ;
- 12 - nouvelle rue du Chapitre ou de la Poissonnerie (Arrêté du chef du pouvoir exécutif du 29 novembre 1848).

L'ensemble des deux premières ordonnances regroupe des projets issus du plan de Raymond. Les premières réalisations comprennent les boulevards (approuvés en 1785/1786) ; toutefois, de nombreuses modifications y ont été apportées, soit dans l'aménagement proprement dit de la voie, – comme le boulevard Amiral Courbet, soit dans les nombreuses articulations existantes entre ces voies –, comme les places de la Bouquerie, de l'Abreuvoir, ou de l'Esplanade. Cependant, la place de la Maison Carrée fait l'objet d'une nouvelle ordonnance, en 1824, où elle est associée à l'ouverture de la rue Auguste, également comprise dans le plan de Raymond. Un nouvel agrandissement ultérieur de la place du côté est sera également créé au cours des années 1840-1850.

Les projets des rues suivantes, des Babouins, de l'Agau, du Pont de Sigalon, des Flottes et de la Curaterie, intéressent plus particulièrement le noyau ancien. Ils ont pour but l'assainissement du centre. Ces aménagements concernent l'alignement des rues et la couverture du canal de l'Agau ; sur ce cours d'eau, une nouvelle rue sera ouverte : la rue Neuve de l'Agau (toutefois, ces travaux ne seront définitivement terminés qu'en 1876). Ces alignements font partie des projets examinés au début des années 1820, dans les premières études sur le centre ville. De nouvelles réflexions

seront émises dans les années 1840 et les complèteront, comme l'agrandissement de la place du Marché ou le percement de la rue de la Poissonnerie entre la place du Chapitre et la Grande Rue.

Si des alignements sont envisagés pour élargir les rues trop étroites, les ouvertures de rues sont généralement proposées par des entrepreneurs, comme Pourtal, pour la rue neuve du Chapitre (ou rue de la Poissonnerie). Ce dernier achète un immeuble et propose la création d'une nouvelle voie de 8 mètres de large ; ce percement sera adopté par le conseil municipal en janvier 1848. Ces opérations sont le fait d'opportunités spéculatives ; elles restent modestes avant l'arrivée du chemin de fer.

1.1.4.4.2. - Les nouvelles propositions

Il s'agit du ou des :

- 1 - projet d'élargissement du quartier de la Ferrage (Enquête du 8 février 1848 - Délibération du conseil municipal du 29 novembre 1847) ;
- 2 - projet de modification de l'alignement de la façade de l'église Sainte Perpétue et de ses abords à l'Est de l'Esplanade, tel qu'il résulte de l'ordonnance royale du 29 mai 1844 ; déclassement de la rue du Louvre et modifications de l'alignement déterminé par la même ordonnance par le Chevet de l'église, dans la dite rue du Louvre (Enquête du 21 septembre 1853 ; Délibération du conseil municipal des 4 février, 2 juin et 7 novembre 1853) ;
- 3 - projets de l'ouverture de la rue de la Banque (délibération du conseil municipal du 13 novembre 1852) dans le quartier de la Ferrage ;
- 4 - de la suppression de la ruelle des Flottes (délibération du Conseil municipal du 9 juin 1853), dans le même quartier ;
- 5 - du dégagement de l'église Saint Paul, rue de l'Enfance (délibération du conseil municipal du 15 juin 1853) ;
- 6 - du dégagement de l'église Saint Charles (délibération du conseil municipal du 16 septembre 1853) ;
- 7 - de l'annulation du projet d'ouverture de la rue Raymond entre la place de la Couronne et l'ancien chemin d'Avignon (délibération du conseil municipal du 25 juin 1853), dans les quartiers de l'Embarcadère, la dite ouverture approuvée par l'ordonnance royale du 29 mai 1844 déjà citée ;
- 8 - de modifications diverses dans le quartier de l'Embarcadère approuvé par la dite ordonnance du 29 mai 1844, entre le petit chemin de Saint-Gilles et la route départementale n°12 de Nîmes à Saint-Gilles (délibération du conseil municipal du 9 juin 1853, comprenant :
 - a) le prolongement de la rue des Arènes, depuis le jardin de la Mandragore jusqu'au boulevard du viaduc ;
 - b) de l'établissement des rues Dunois, Massillon, de la Mandragore et Saint Maur ;
 - c) la rectification des abords du Planas ;
 - d) la suppression de la rue Jeanne d'Arc, entre le petit chemin de Saint-Gilles et la route départementales n° 12 de Nîmes à Saint Gilles -

Enquête du 5 octobre 1853 (délibération du conseil municipal du 15 novembre 1853)²²⁰.

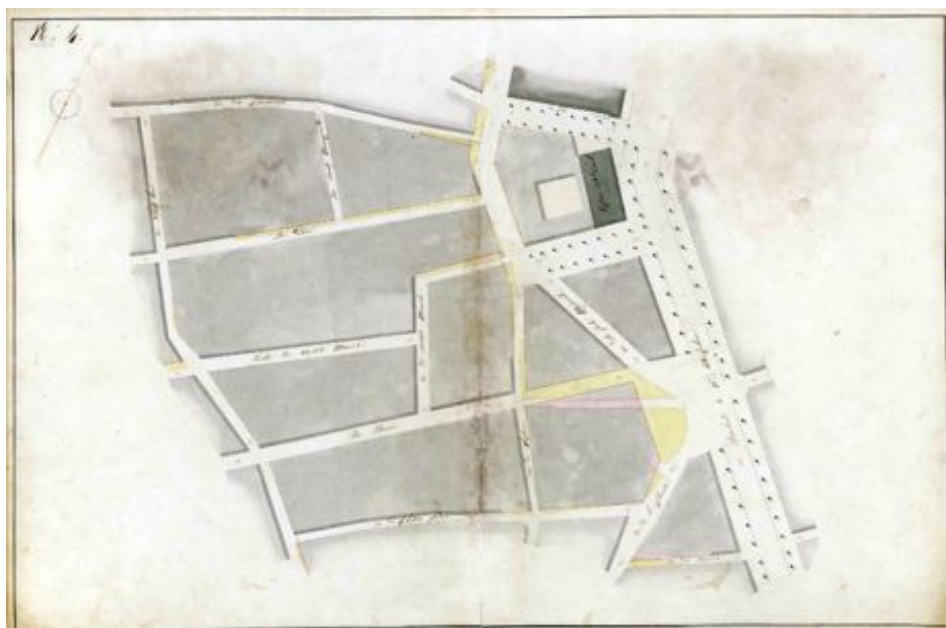


Fig. 58 – Projet d'alignement de la place de la Madeleine avant l'implantation de l'église Saint-Paul - (AMA)

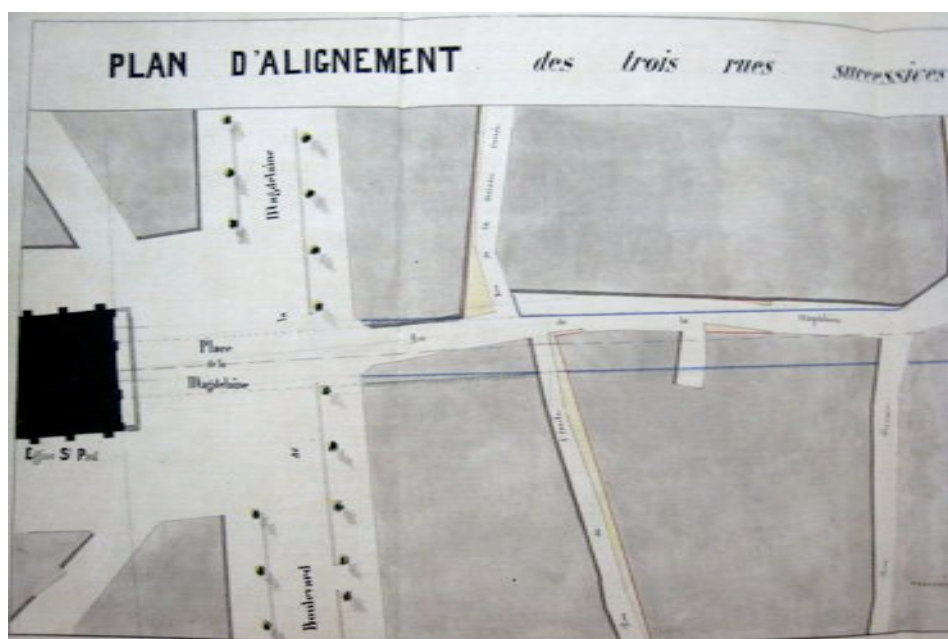


Fig. 59 – Plan d'alignement après l'implantation de l'église Saint-Paul - (ADG)

Quelques réalisations ne sont pas notées dans la liste des voies faisant partie de ce plan d'alignement, comme l'aménagement de la place de la Couronne²²¹ et la

²²⁰ - AMN – 1 O 25 - 14 mars 1854 - Préfecture du Gard, Travaux publics et Affaires militaires, Bureaux des Travaux publics : Plan général d'alignement de la ville de Nîmes. Arrêté.

démolition d'un îlot au débouché de la rue Notre-Dame sur le boulevard Amiral Courbet, alors que cette place figure dans le plan de Liotard de 1849.

Les nouvelles propositions marquent une légère accélération dans le processus d'aménagement de la ville : d'une part, elles complètent les réflexions envisagées précédemment pour l'aménagement du centre, comme le projet d'élargissement du quartier de la Ferrage ; d'autre part, elles suggèrent d'intervenir de manière plus ambitieuse et radicale, en proposant d'ouvrir des « percées-alignements » dans le centre-ville, avec l'élargissement de trois rues situées dans l'axe de la place de la Madeleine et de l'église Saint-Paul (les rues de la Madeleine, de la Barquette et de la Fruiterie), et qui devaient aboutir sur la place aux Herbes ou de la Cathédrale. Cette proposition ne figure pas dans le plan d'alignement approuvé en 1854, on y retrouve seulement le projet d'ouverture de la rue de Banque, entre la place de la Maison Carrée et la rue du Couvent.

Malgré l'approbation de ce plan, de nombreuses modifications y sont apportées par la municipalité dès 1855 et tout au long de la seconde moitié du XIX^e siècle, notamment lors du percement d'une nouvelle rue est/ouest et lors de la construction d'un nouveau marché le long de cette nouvelle voie. Comme à Avignon, tous les alignements proposés par le plan général n'ont pas été réalisés.

Bien que la réalisation des boulevards et des places issus des propositions de Raymond ait contribué à améliorer les communications autour de l'écusson avec les faubourgs, l'accès au centre-ville a finalement été peu amélioré. Il faut attendre la fin de la seconde moitié du XIX^e siècle, avec le prolongement de la rue de la Banque et l'aménagement autour des Halles, pour que la ville connaisse des liaisons plus faciles.

Cette volonté de percer le centre se manifeste par d'autres projets plus ambitieux au XX^e siècle, avec le plan de Danger dessiné suite à la loi Cornudet, et qui impose de lever de nouveaux plans d'aménagement, d'extension et d'embellissement. Toutefois, l'exemple de Nîmes pose la question de l'utilité de régulariser les rues étroites d'une ville ancienne :

²²¹ - L'île de la Couronne est située à l'extrémité de la rue Notre-Dame, à sa jonction avec le boulevard des Calquières. Jugée dangereuse pour la circulation, on demande sa démolition dès 1836, ce qui devait également permettre d'élargir la place du même nom. La municipalité demande aux propriétaires et aux habitants de participer au projet, ainsi qu'aux Ponts et Chaussées, au motif que cette rue borde la route n°87 de Lyon à Béziers. Toutefois, ceux-ci jugent que le coût est trop élevé et ils préfèrent attendre que les maisons soient vétustes. Les travaux seront tout de même entrepris en 1845.

« On ne peut pas faire de Nîmes, pour ce qui concerne l'intérieur du moins, une ville aussi régulière que pourrait l'être une ville bâtie récemment et d'un seul jet, il faut se contenter de régulariser les places et les rues principales. »²²²

Contrairement à ce que nous observerons à Avignon, le plan d'alignement ne bouleverse pas ici fondamentalement la structure de la ville ; il la complète en achevant la série d'extensions engagées à partir du XVII^e siècle autour du noyau urbain. Le quartier de l'Embarcadère vient en quelque sorte fermer la composition initiale du plan en quatre parties et relier les faubourgs du Sud, les faubourgs des Calquières et de la route de Montpellier. Mais avec la refonte de l'Esplanade et la création de l'avenue Feuchères dans l'axe de la gare de voyageurs, ce plan crée deux espaces monumentaux.

1.1.4.2.3. - La question de définition de l'alignement : sa précision et sa justesse

L'examen des discussions particulières sur les alignements de Nîmes met en lumière la précision des plans et des relevés. Jusqu'en 1838, la réalisation du plan se heurte aux relevés initiaux, souvent inexacts, mais également aux modifications que l'État apporte sans cesse à l'échelle des dessins préconisée.

Les plans dressés par Liotard et de Seynes comportent apparemment des erreurs qui relèvent peut-être des méthodes de relevés, mais aussi, semble-il, d'une méconnaissance du terrain ; c'est en tout cas ce que souligne le capitaine d'État Major Bernard en 1843²²³.

Si les erreurs de relevés peuvent être en partie à l'origine de la lenteur de la réalisation du plan, son l'application relève aussi de la bonne volonté des propriétaires ainsi que de leurs moyens pour le faire, et du travail des édiles. Le capitaine Bernard juge également que la réalisation du plan est nuisible à l'embellissement de la ville :

« Ce mode d'élargissement exige à la vérité de la part des villes peu de sacrifices, mais il est excessivement lent, il frappe d'une servitude très fâcheuse les maisons qui en sont l'objet, il nuit à l'embellissement des rues en interdisant toute réparation aux façades et enfin tant qu'il n'est pas complètement réalisé pour une rue, il est la source d'une infinité d'entraves et d'inconvénients pour la

²²² - ADG – 3 O 1338 - Rapport du commissaire enquêteur nommé par arrêté de Mr le Préfet du Gard en date du 20 Mai 1843 pour procéder à l'enquête ouverte sur le Plan Général d'Alignement de la ville de Nîmes.

²²³ - Pendant sa carrière militaire, Bernard a dressé les plans de plusieurs villes. Son nom figure sur le cartouche du plan de Nîmes dessiné par Liotard père et fils, en 1849.

ADG – 3 O 1338 – Plan d'alignement de la ville de Nîmes. Réclamations présentées à Monsieur Dhombres, ingénieur enquêteur et au conseil municipal de la ville de Nîmes sur le changement d'alignement projeté à l'entrée de la rue Neuve entre la rue de l'Enfance et la rue Saintes Maries. Par Messieurs Servières, Bernard, Salomon Roux, propriétaires. Précédées de « Considérations générales sur le travail des alignements et des plans d'alignements », par Bernard, Capitaine d'État Major en retraite, ancien élève aux écoles d'Artillerie, ancien aide-major d'État Major d'infanterie de cavalerie et de l'armée du Génie. Nîmes, le 4 avril 1843.

circulation par les saillies et les retraits qui en sont la conséquence. Nous croyons donc qu'il faut en être sobre et en user avec la plus grande circonspection. »²²⁴

Le département note également des différences dans les fonds de plans présentés par Chambaud, le directeur des travaux de la ville de Nîmes, et par de Seynes, lors de la réalisation du plan d'alignement du chemin de fer de 1844.

Cependant, la lenteur de la réalisation du plan révèle surtout la difficulté de dresser des alignements définitifs²²⁵. À Nîmes, l'implantation des équipements en est un bon exemple.

Si l'avenue Feuchères est réalisée assez rapidement, la mise au point du projet du quartier de l'Embarcadère dure plusieurs années. On y apporte des transformations, notamment l'implantation de la Préfecture, mais surtout la création de nouvelles voies, à la suite de l'approbation du plan partiel du quartier du chemin de fer en 1844.

Pour clore cette première partie et avant d'étudier le quartier qui résulte de l'implantation du chemin de fer, nous nous intéresserons aux principaux équipements apparus au cours du XIX^e siècle, et plus particulièrement au Théâtre, au Palais de justice et à la Préfecture.



Fig. 60 – Vue contemporaine de la place de la Couronne

²²⁴ - ADG – 3 O 1338 - Rapport du commissaire enquêteur nommé par arrêté de Mr le préfet du Gard en date du 20 Mai 1843 pour procéder à l'enquête ouverte sur le Plan général d'alignement de la ville de Nîmes.

²²⁵ - Voir à ce sujet : Sylvain SCHOONBAERT, « Le second plan général d'alignement de Bordeaux, 1837-1851 », in Michèle LAMBERT-BRESSON et Annie TERADE, *Villes françaises dans la première moitié du XIX^e siècle : Embellissement, équipement, transformation*, éditions Recherche/lpraus, 2006 : « On peut donc sérieusement remettre en question l'efficacité de la notion de plan d'ensemble : la rationalisation des tracés urbains ne peut être qu'un exercice de longue haleine et c'est ce qui donne toute son originalité aux expériences bordelaises en la matière ».

1.1.5. - La ville équipée

Au cours de la Révolution, la nouvelle organisation territoriale génère la création d'un certain nombre d'équipements dans les principales villes françaises. Nîmes, en tant que ville-préfecture, a bénéficié de plusieurs d'entre-eux. Nous avons déjà évoqué précédemment quelques-uns de ces bâtiments à travers l'étude des différents espaces mis en place, et nous avons observé les difficultés d'implantation dans la trame urbaine qu'ils occasionnent.

À la Révolution, la confiscation des biens religieux et des biens nationaux n'entraîne pas, en apparence, de grandes modifications à Nîmes. Cependant, plusieurs bâtiments religieux sont réquisitionnés, comme la Maison Carrée qui servait d'église et qui sera affecté aux services du département. Ceux-ci seront déplacés en 1802 dans l'ancien Palais épiscopal, situé à proximité de la cathédrale.

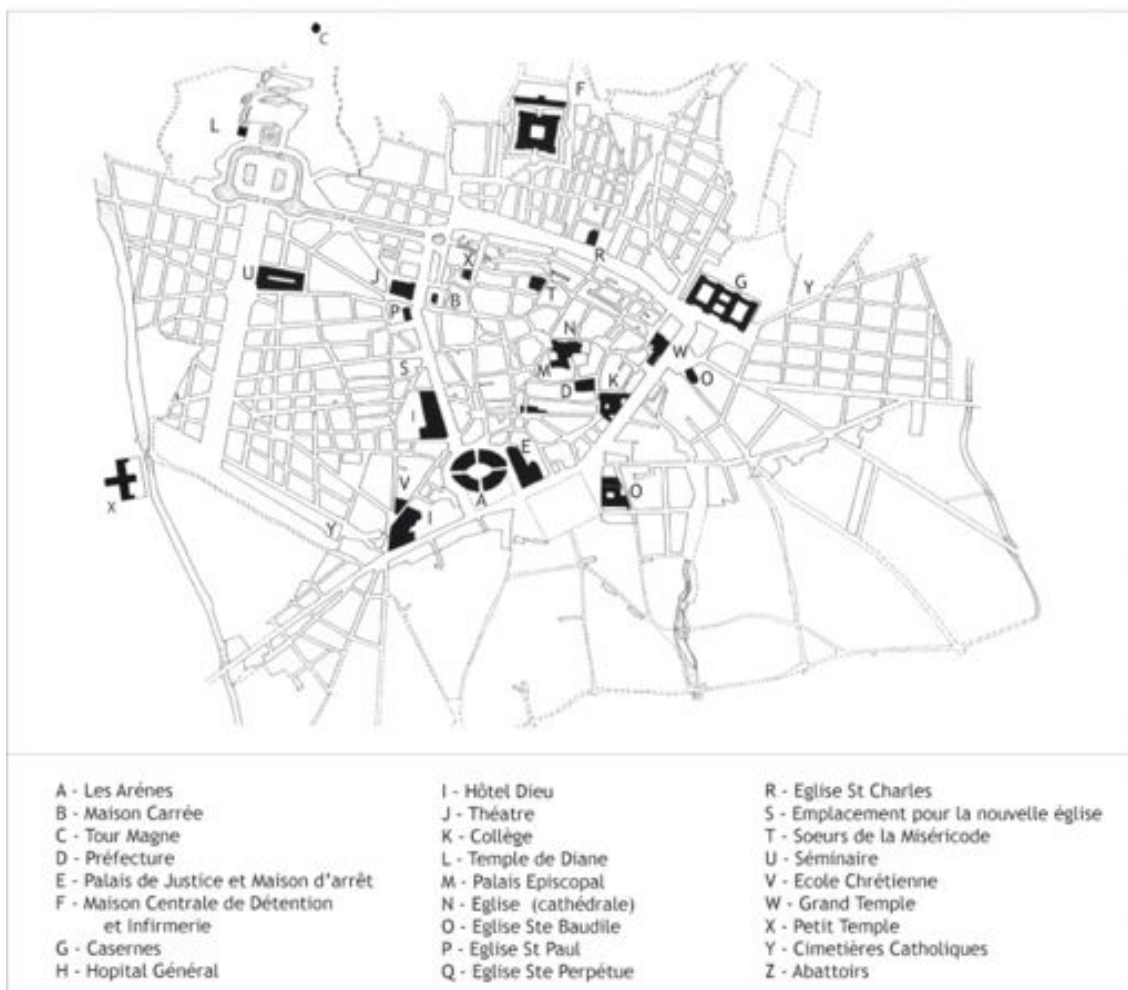


Fig. 61 – Principaux équipements au début du XIX^e siècle
(dessin de l'auteur)

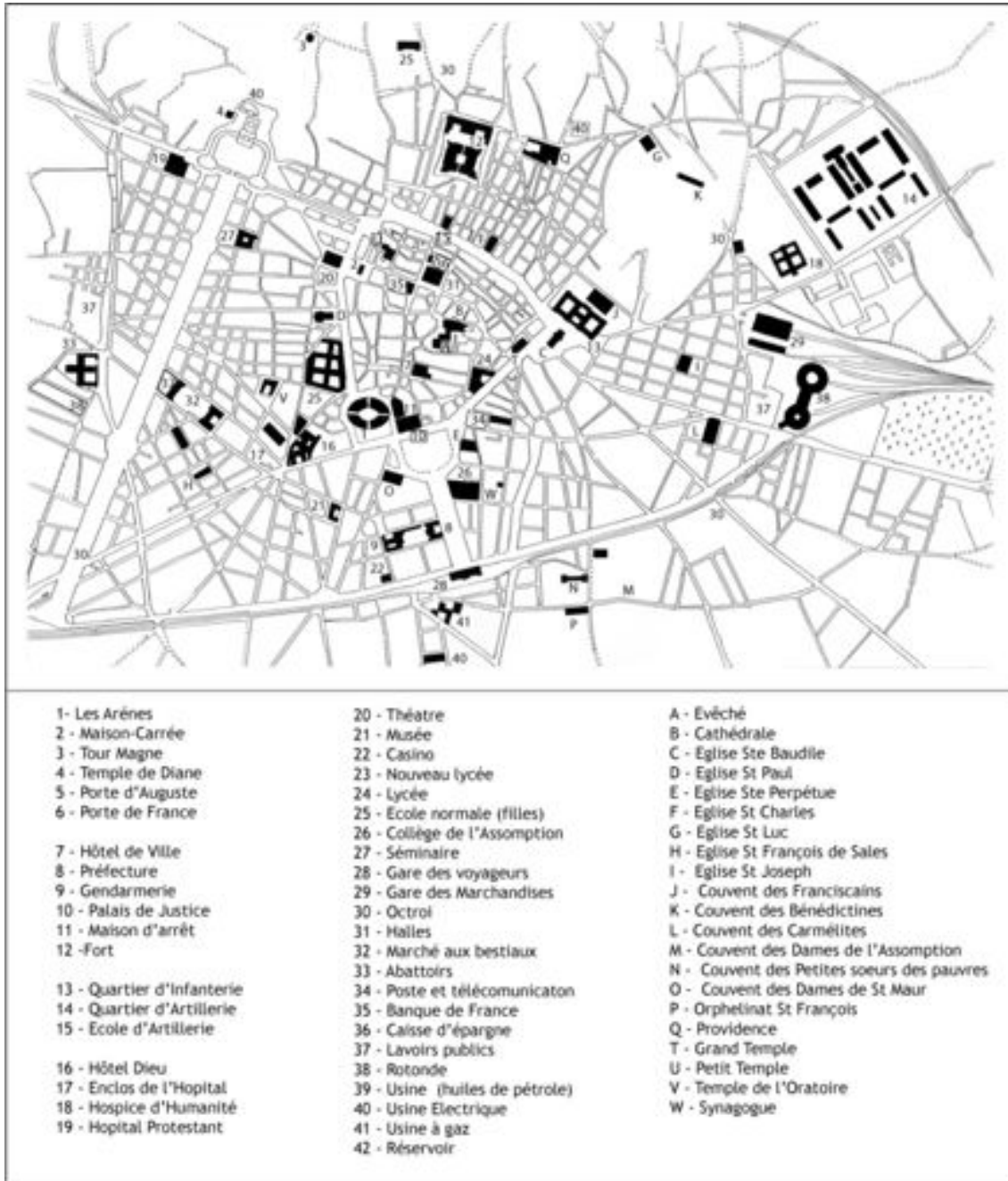


Fig. 62 – Principaux équipements à la fin du XIX^e siècle - (dessin de l'auteur)

Avec la création des boulevards au début du XIX^e siècle, nous assistons non pas à la refonte du centre, mais à la création d'un ensemble d'espaces qui sera le support privilégié de l'implantation de ces équipements, comme l'axe des boulevards Victor Hugo et Alphonse Daudet et les places de la Maison Carrée et de l'Esplanade. Ainsi, les équipements, associés aux monuments antiques, servent principalement à l'embellissement des boulevards. En effet, dès la fin du XVIII^e siècle, le nouveau Théâtre est reconstruit en face de la Maison Carrée, à la jonction de l'ancienne et de la nouvelle ville. En 1809, l'hospice d'humanité est également édifié sur le boulevard Victor Hugo, à proximité des Arènes.

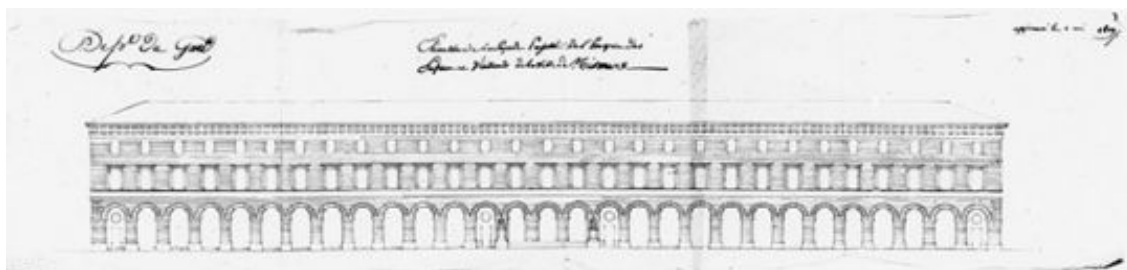


Fig. 63 – L’hospice de Ch. Durand, aujourd’hui Lycée Alphonse Daudet - (ADG)

Le Palais de Justice, érigé une première fois par Durand en 1810, entre les Arènes et l’Esplanade, sera reconstruit au même endroit sous la Monarchie de Juillet, par Bourdon, architecte du département.

Les trois églises, situées initialement à l’extérieur de l’ancienne ceinture des remparts, sont également rebâties de manière à mettre en valeur l’espace urbain : l’église Saint-Paul²²⁶, en 1835/45 sur le boulevard Victor Hugo ; l’église Sainte-Perpétue²²⁷, en 1852/68 sur l’Esplanade ; l’église Saint-Baudile²²⁸, en 1867/1877 sur le boulevard Amiral Courbet²²⁹.



Fig. 64 – Église Saint-Paul, cpa - (coll. particulière)

²²⁶ - L’église Saint-Paul a été édifée par Charles Questel de 1835 à 1849. Voir Olivier LIARDET, « L’église Saint-Paul de Nîmes. Charles-Auguste Questel et le processus créatif en architecte. 1835-1849 », in *L’Architecture religieuse au XIX^e siècle entre éclectisme et rationalisme*, Paris, PUPS, 2006.

²²⁷ - L’église Sainte Perpétue été reconstruite par Léon Feuchère entre 1852 et 1864 sur l’Esplanade. Voir la troisième partie concernant Nîmes.

²²⁸ - L’église Saint-Baudile a été reconstruite par Mondet entre 1867 et 1877.

²²⁹ - L’église Saint-Charles, située au Nord de la ville, sur le boulevard Gambetta a inauguré d’une certaine manière ce principe d’aménagement. Cependant, son architecture moins monumentale la rend plus discrète. Elle a été édifée de 1774 à 1776.

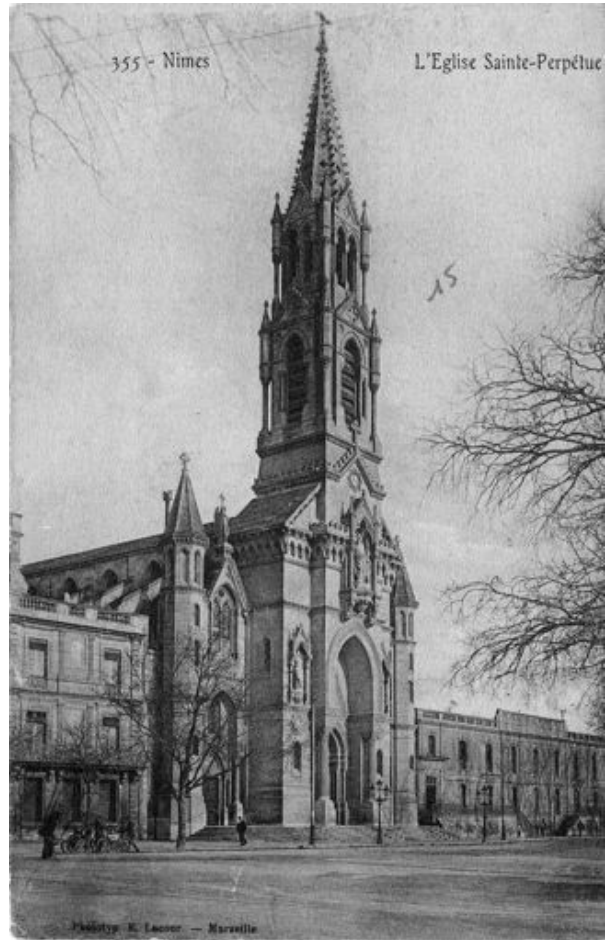


Fig. 65 – Église Sainte-Perpétue, cpa - (coll. particulière)



Fig. 66 – Église Saint-Baudile - cpa - (coll. particulière)

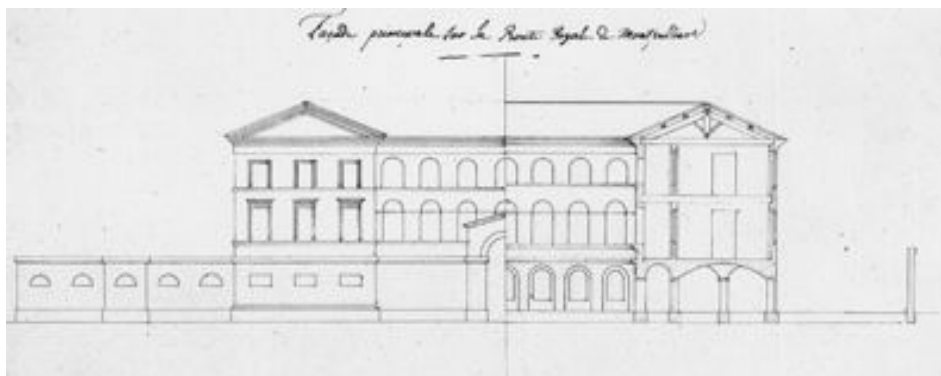


Fig. 67 – L'hôtel-Dieu : plan et coupes du projet de Durand - (ADG)



Fig. 68 – L'Hôtel-Dieu - cpa - (nimausensis.com)

Faute de place, tous les équipements ne seront pas implantés sur les boulevards. Par contre, ils le seront sur des voies en liaison avec cette ceinture. C'est le cas de l'avenue Feuchères, la nouvelle avenue monumentale, axée sur la nouvelle gare de voyageurs, et sur le bord de laquelle est construite la nouvelle Préfecture, ou de la route royale de Montpellier sur laquelle se situe l'Hôtel-Dieu de Charles Durand.



Fig. 69 – Cour intérieure de l’Hôtel-Dieu de C. Durand, aujourd’hui Chambre de Commerce (photo de l’auteur)

1.1.5.1. - Alignements et équipements

Les trois églises citées précédemment ont donc fait l’objet de transformations : deux sont reconstruites sur un nouveau site, la troisième sur elle-même. La première, l’église Saint-Paul, érigée à partir de 1835 sur la place de la Madeleine, – la création de cette place est projetée en 1827, avant même que l’idée d’y implanter une nouvelle église soit envisagée, a nécessité une refonte complète de ses abords, mise en œuvre au début de la seconde moitié du XIX^e siècle. La seconde, dédiée à Sainte-Perpétue, est reconstruite sur son emplacement initial ; cette initiative postérieure au premier plan du quartier de l’Embarcadère, qui date de 1844, remettra en cause l’alignement du côté est de l’Esplanade en 1854²³⁰.

La reconstruction de la troisième église, Saint-Baudile, ou des Carmes, n’est pas prévue dans le plan d’alignement définitif ; la décision de cette nouvelle implantation date de 1860²³¹. Il s’agit ici de parfaire l’aménagement des boulevards en reconstruisant l’église sur l’île d’Orange²³², entre la place des Carmes et la place des Casernes. Cet emplacement avait par contre été envisagé pour la nouvelle Préfecture.

²³⁰ - Lors de l’étude de l’Esplanade dans le troisième chapitre, nous reviendrons sur ce nouvel alignement.

²³¹ - L’adjudication de l’église date de 1866, mais sa consécration ne sera faite qu’en 1877. Architecte Mondet.

²³² - Aimé SERRE, *Les rues de Nîmes. Du Moyen Age à nos jours*, éditions Sud-Espace, 1989.

Si les deux nouvelles implantations participent à la définition de nouveaux espaces, la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue vise principalement à la mise en valeur de l'Esplanade, en requalifiant ses abords²³³.

Cependant, lors des décisions d'implantation des équipements, on observe qu'il n'y a pas forcément concomitance entre l'aménagement du site et la localisation du bâtiment. C'est-à-dire que la décision de l'emplacement du bâtiment ne va pas de pair avec celle de l'aménagement urbain projeté. Ainsi, lorsque la nouvelle église Saint-Paul est implantée, la taille de la parcelle sur laquelle elle est envisagée n'est pas suffisante pour mettre en valeur le monument. La place fera l'objet d'un nouvel alignement au début des années 1850.

Mis à part ces nouveaux édifices, les alignements prévus concernent peu la mise en valeur des équipements, sauf en ce qui concerne la Mairie, pour laquelle une modeste place est aménagée. En effet, la mise en valeur des monuments a déjà été pensée, essentiellement par Raymond, et par ailleurs, on choisit d'édifier ces nouveaux équipements sur des espaces publics, principalement les boulevards.

Ces quelques exemples montrent les difficultés d'insertion des équipements dans le tissu urbain ; ils rappellent cependant le rôle qu'ils jouent dans l'aménagement des villes, et notamment comment l'association équipement/espace urbain constitue un des procédés de composition architecturale²³⁴.

Avant d'aborder le Palais de justice précédemment cité, nous allons revenir sur le premier équipement construit après la Révolution, le Théâtre.

²³³ - Nous examinerons cette implantation lors de l'étude du quartier de l'Embarcadère.

²³⁴ - Jean CASTEX, « L'architecture et la ville », in *Les cahiers de la Recherche architecturale*, 1983 : Bilan de la recherche.

Georges TEYSSOT, *Les bâtiments civils en France et la planification du Mans*, IERAU-DGRST, 1993.

Marilyne DOUTRE, *Modalités de transformation de la ville au début du XIX^e siècle en Auvergne : l'édifice public et son espace urbain - Pouvoirs et conflits*, thèse de doctorat en Urbanisme et aménagement (option Le projet architectural et urbain), sous la direction de Pierre Pinon, Université de Paris 8, mars 2003.



Fig. 70 – Plan de Nîmes à la fin du XIX^e siècle - (BN)

1.1.5.2. - Le Théâtre

La construction du Théâtre de Nîmes s'inscrit dans la suite d'un ensemble de réalisations exemplaires que nous rappellerons brièvement ici.

Au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle, un nouveau type d'édifice indépendant apparaît, le Théâtre, qui dans le cadre de la volonté d'embellir les villes, est en passe de devenir un élément central dans le développement de nouveaux quartiers. Ainsi, dès les années 1740, ce concept d'aménagement d'un théâtre associé à une place, en bordure de ville, voit le jour à Metz (1738-1758), et à Montpellier (projet de Jacques-Philippe Mareschal, architecte du génie, auteur des jardins et du quartier de la Fontaine à Nîmes).

C'est surtout à partir des années 1750, que se définit ce type reconnu et développé : avec Soufflot à Lyon, à Paris avec la nouvelle Comédie Française de Peyre et de Wailly, (1762-1782), associée au lotissement de l'Odéon ; à Bordeaux, le Théâtre de Victor Louis (1771-1780), complété par le projet du château Trompette ; à Marseille, l'implantation du Théâtre de Bénard qui fait partie intégrante du lotissement du quartier

de l' Arsenal ; à Nantes, (1784-1788) le Théâtre du quartier Graslin, conçu par l'architecte Crucy. Le projet de Raymond sur l'Esplanade participe donc d'une intense période de réalisation de théâtres.

Nous avons déjà évoqué le théâtre du point de vue de l'urbain, nous rappellerons ici quelques éléments concernant son histoire et son architecture.

À Nîmes, au XVIII^e siècle, un Théâtre existait près des Arènes, celui de Lecomte Dufesc, mais il était étroit, mal éclairé et ne comportait pas suffisamment de places assises. Cette salle disparut au moment de la démolition de l'enceinte, lors du dégagement de l'amphithéâtre.

Cependant, dès 1770, plusieurs personnes demandent au conseil municipal d'autoriser la construction d'une salle de spectacle, du fait de l'importance de la ville. Cette requête est apparemment entendue, puisque le projet de Raymond prévoit un Théâtre dans le prolongement du boulevard Amiral Courbet, à l'extrémité Nord-est de l'Esplanade. Dans l'attente de cette nouvelle salle, la construction d'un Théâtre provisoire débute en 1788, près de la Caserne, dans l'angle extérieur du rempart. Cette salle ouverte en 1789 fut incendiée en 1798.

La Révolution remet en question une partie du plan d'ensemble de Raymond, et plus particulièrement l'extension au Sud de la ville ainsi que le transfert de l'Esplanade plus au Sud. La démolition des remparts et l'expropriation des biens religieux au moment de la Révolution libèrent des terrains, notamment à proximité de la Maison Carrée, et offrent ainsi de nouvelles perspectives d'aménagement²³⁵.

Ainsi, après l'incendie de la précédente salle, en 1798, « une société d'actionnaires [entreprend] de faire construire une nouvelle salle, face à la Maison Carrée²³⁶, sur une parcelle de 20 toises par 31 toises²³⁷, provenant de l'ancien couvent des Récollets ; la cession de ce terrain fut consentie (par la ville) le 18 nivôse an VI, en vertu de l'arrêté de l'administration centrale de ce département du 17 du même mois [...] »²³⁸.

On organise un concours, dont nous ne connaissons pas le détail du programme. La municipalité et les actionnaires souhaitent réaliser un théâtre à l'italienne, comprenant une salle pouvant accueillir de 1500 à 2000 personnes, ainsi que les loges des acteurs, des foyers pour les spectateurs, les magasins de décors, des logements de fonctions meublés, et un café. Naturellement, le Théâtre se doit de posséder les

²³⁵ - Voir plus haut l'implantation du Théâtre.

²³⁶ - CLÉMENT R., *Les théâtres de Nîmes au cours des siècles*, Lacour Libraire-éditeur, Nîmes, 1986.

²³⁷ - FERBA J., « Notes sur les théâtres à Nîmes de 1785 à 1830 », in les *Cahiers d'Histoire et d'Archéologie*, Tome XII, 1937/38, p.263.

²³⁸ - ADG – 8 T 1 – Nîmes, le 25 floréal an XIII (24 mai 1805). Le maire de la ville de Nîmes à M. le préfet du Gard, commandant de la légion d'honneur. Cité par A. CRÉMIEUX, « Construction du Théâtre de Nîmes », in *Revue du Midi*, 1899, Tome 1.

dégagements nécessaires pour le confort et la sécurité des spectateurs. Il s'agit pour les architectes contactés « de faire un monument dont la façade, rappelant l'Antique, fit cependant ressortir la grâce de la Maison Carrée, sans l'écraser »²³⁹.

Le projet est confié à l'architecte parisien A.-N. Meunier, qui devient également directeur des travaux de la ville de Nîmes. La réalisation du Théâtre s'avère difficile, et les actionnaires refusent de coopérer avec le maire qui souhaite accélérer les travaux. Le devis préconisé apparaît insuffisant : un montant de 200 000 francs avait été prévu pour sa construction, mais en l'an XI (1800), on a déjà dépensé la somme de 382.815 francs. L'inauguration de la salle de spectacle aura lieu avant son achèvement, le 3 février 1800 : la colonnade extérieure, ainsi que plusieurs aménagements intérieurs, comme le vestibule, l'escalier d'honneur et le foyer, n'étaient pas encore terminés²⁴⁰.

Après cette inauguration, on demande à l'architecte d'établir un état des travaux existants et à faire, mais pour des raisons financières, celui-ci met quelque temps à le terminer. L'architecte ne veut pas remettre les plans, prétextant que les actionnaires ne lui ont pas payé tous les honoraires qui lui sont dus ; de leur côté, les actionnaires affirment que Meunier n'a pas fait correctement son travail. En 1806, l'architecte conclut que le montant des travaux restant à exécuter s'élève à 183.649 francs. Toutefois, il meurt en novembre 1807, avant d'avoir vu les travaux de son Théâtre achevés. La ville finit par racheter le bâtiment en 1826. Le péristyle ne sera terminé qu'en 1827, par Charles Durand²⁴¹.

Le Théâtre de Nîmes construit en face de la Maison Carrée est le premier véritable théâtre construit dans la ville, suivant le modèle qui apparaît en France dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'axe de symétrie du Grand Théâtre, axe majeur, correspondait à la séquence principale portique/vestibule/salle/scène, dans l'axe médian de la Maison Carrée. Les colonnes ioniques de Durand sont calquées sur celles de la Maison Carrée. En France, seuls dix théâtres ont été construits à la manière d'un temple antique. Daniel Rabreau²⁴² souligne que le Théâtre de Nîmes est surtout remarquable par sa colonnade sans fronton. Il a brûlé en 1952 et pendant plusieurs années, seul son portique a subsisté en face de la Maison Carrée. Il a été remplacé par le Carré d'Art, construit par Foster en 1993.

²³⁹ - CLÉMENT R., *Les théâtres de Nîmes au cours des siècles*, Lacour Libraire-éditeur, Nîmes, 1986.

²⁴⁰ - Corinne POTAY et Jean PEY, « Édifices disparus, lieux transformés : le Théâtre de Nîmes », *in Nîmes. Les vingt ans du secteur sauvegardé*, Ville de Nîmes, 2006.

²⁴¹ - M. A. MEUNIER : « Toisé et devis du Grand Théâtre pour sa construction », An IX (1799). ADG - 1.O.1230.

Voir aussi, Plans, coupes, élévations du Grand Théâtre de Nîmes « fait à Nîmes le 16 avril 1823 pour mon fils Léon Durand, absent. C. E. Durand ». ADG - Nîmes, 8-T-4.

²⁴² - Daniel RABREAU, *Revue AAM*, 1985, n° 28, p. 10 à 29.

Après le Théâtre, le Palais de Justice constitue le deuxième équipement construit à Nîmes suivant une inspiration néo-classique. Situé sur l'Esplanade, il est concerné directement par les aménagements du quartier de l'Embarcadère.

1.1.5.2. - Le Palais de Justice

À Nîmes, la construction d'un palais de Justice est envisagée juste avant la Révolution ; l'ancien présidial étant trop étroit, Chirol, l'architecte de la ville, conçoit un plan. Au lendemain de la Révolution, lors de la réorganisation judiciaire, on attribue à la ville une cour d'appel, comprenant la cour d'assise et la chambre correctionnelle ; la construction d'un nouveau bâtiment n'en devient que plus urgente pour la municipalité. Outre ce tribunal supérieur, la ville abrite alors également un tribunal criminel, un tribunal d'arrondissement et un tribunal de commerce²⁴³.

L'ancien palais ne permettait pas de loger l'ensemble de ces tribunaux, d'autant plus que la prison qui jouxtait le bâtiment était insalubre et surpeuplée, et que le quartier était extrêmement dense. Dans sa *Topographie de la ville de Nîmes et de sa banlieue*, J. C. Vincent fait une description fastidieuse de l'insalubrité et de l'impénétrabilité de la vieille ville en 1790. Dans une lettre du 16 fructidor an XIII (sept 1805) les nouveaux magistrats se plaignent des accès par des ruelles étroites et tortueuses, et surtout des prisons malsaines à proximité des constructions qu'ils occupent. De plus, lors du dégagement des Arènes et de l'aménagement de l'Esplanade, l'état de délabrement du *vieil édifice judiciaire*²⁴⁴ est fortement mis en avant, surtout qu'une bande de terrain entre le bâtiment et le rempart, aliénée en 1793, empêche du même coup son dégagement vers l'Esplanade.

1.1.5.2.1. - Le premier Palais de Justice de Charles Durand

Le nouveau préfet Dubois confie à Charles Durand, à la fois architecte de la ville et ingénieur du département, l'étude des mesures d'assainissement des prisons et de fonctionnement des tribunaux, le 15 Germinal an IX (avril 1801). Durand, qui avait auparavant été chargé par la municipalité des plans de l'aménagement de l'Esplanade et du dégagement des abords des Arènes, trouve dans ce projet l'opportunité de mettre en valeur le Palais de Justice en construisant la façade principale de l'édifice sur la nouvelle Esplanade. L'architecte établit un projet ambitieux sur tout l'îlot compris entre les Arènes et la rue Régale, mais le coût des travaux l'oblige à le restreindre. S'appuyant sur des bâtiments existants, il réussit néanmoins à conserver le portique

²⁴³ - Michel JOUVE, *Le palais de justice de Nîmes*, Notice historique et descriptive sur les édifices judiciaires nîmois, de la Basilique romaine au Palais actuel, Nîmes 1901.

²⁴⁴ - Corinne POTAY, « Nîmes », in *La Justice en ses temples*, préface de Robert Badinter, éditions Brissaud, Poitiers et éditions Errance, Paris, 1992.

néo-classique, tout en en réduisant ses proportions, et à réaliser une salle basilicale, en référence directe au palais d'Hadrien. Les travaux du bâtiment sont adjugés en 1805, et le Palais de Justice inauguré en 1810. Le département et de la ville se chargent de financer les travaux.



*Fig. 71 – Le Palais de justice de Charles Durand
(Musée du Vieux Nîmes)*

La construction du Palais de Justice achevée, le dégagement des Arènes met en évidence l'état de médiocrité de la façade est de cet équipement. Le préfet d'Alphonse, successeur de Dubois, demande donc à l'architecte un projet d'ensemble comprenant la reconstruction des prisons et de la façade du Palais qui donne sur les Arènes, celle-ci devant rivaliser avec le monument romain²⁴⁵. Mais les dernières années du règne de Napoléon se révèlent catastrophiques pour les finances publiques et les Cent jours mettent à mal le bâtiment ; les travaux sont arrêtés. Il faut attendre le retour de la stabilité économique et politique pour que la reconstruction des prisons soit de nouveau envisagée, en 1819. On réexamine alors le projet de Durand, mais il semble que l'ingénieur, alors architecte du département²⁴⁶, ait démissionné de ses fonctions.

1.1.5.2.2. - La reconstruction des prisons

En 1819, l'assemblée départementale est saisie d'une demande d'agrandissement et de reconstruction des prisons et de leur raccordement au nouveau Palais. Un rapport sur les conditions d'hygiène des détenus date de la même année (Août 1819). Charles

²⁴⁵ - ADG – 4 N 38 - Projets d'agrandissement. 1807/1821.

²⁴⁶ - Il en avait fait la demande en 1812, mais nous n'avons pas la confirmation qu'il a obtenu le poste. Il n'était plus architecte de la ville cette année là, car c'est Chancel qui été directeur des Travaux de la ville.

Durand, après avoir vainement insisté pour l'acquisition de nouveaux terrains au Nord, propose des dessins pour la future maison d'arrêt²⁴⁷.

En 1820, Simon Durant, architecte départemental, exécute les plans de Charles Durand, en suivant les exigences du conseil supérieur des Bâtiments civils. C'est à ce moment seulement qu'intervient une discussion sur les acquisitions nécessaires à la réalisation du projet : cinq maisons sont rachetées. La reconstruction de la Maison d'arrêt dure de 1824 à 1826. Ensuite, de 1826 à 1827, on refait la façade ouest en face des Arènes²⁴⁸. Au final, l'ensemble Palais de justice et prisons, enserré dans le tissu dense ancien, est loin de ressembler à un îlot.

1.1.5.2.3. - Le Palais de Justice de Bourdon

Les institutions judiciaires, si elles ne connaissent alors que des modifications peu importantes, entrent dans une phase d'activité intense, qui révèle le caractère approximatif de la spatialisation adoptée dans le projet de 1809. Le Palais de Justice est trop petit (pas de place pour le tribunal de commerce) et mal conçu (une seule salle d'audience pour deux chambres civiles) au vu de ses activités. Pour pallier à ces approximations typologiques, on pense alors à l'agrandir, malgré le manque de crédits (l'expédition de l'Algérie en 1830 et l'épidémie de choléra en 1832/35 ont vidé les caisses de l'État).

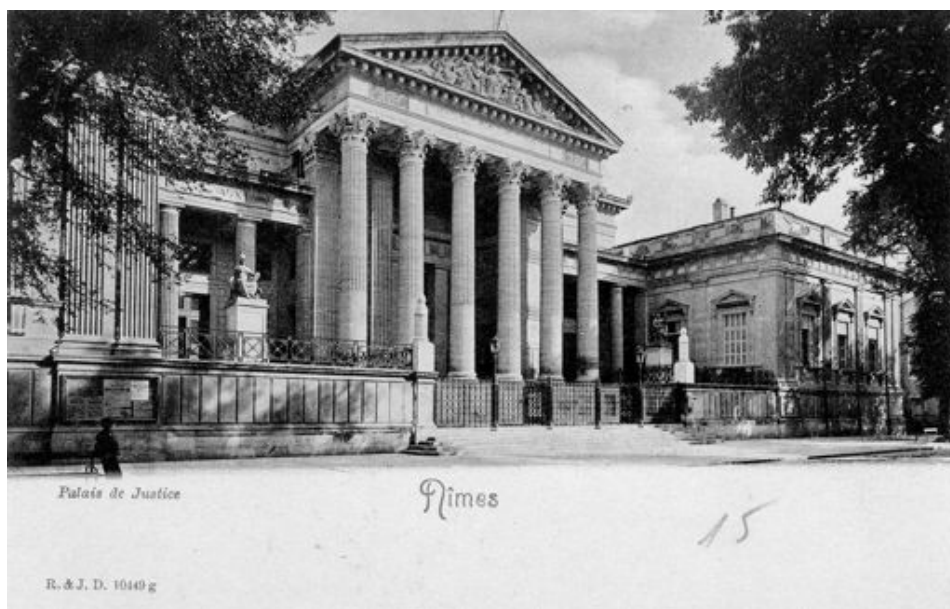


Fig. 72 – Le palais de Justice de G. Bourdon – cpa
(coll. particulière)

²⁴⁷ - ADG – 4 N 38 - Projets d'agrandissement. 1807/1821

²⁴⁸ - ADG – 4 N 39 et 4 N 40 - Aménagement du Palais de Justice. Avant-projet d'agrandissement par l'architecte départemental. Expropriation 1827/1837.

Gaston Bourdon, architecte départemental depuis 1828, ingénieur, élève des Beaux-Arts, gendre de Simon Durant qu'il remplace, est chargé des travaux d'agrandissement souhaités. Dans une première esquisse, il propose d'acquérir les immeubles à l'Est du bâtiment existant afin de construire des annexes. Dans un second projet, plus radical, Bourdon envisage de doubler les proportions des locaux, et d'étendre la façade transformée sur la largeur de l'îlot entre le boulevard des Arènes et la rue Régale. Les deux projets sont présentés à la commission des Bâtiments civils, où un parti se précise et soutient les positions de Charles Durand, défendant l'intégrité de son œuvre²⁴⁹.

En avril 1835, la cour d'appel tranche pour la démolition du Palais de Justice de Durand en faveur du dernier projet de Bourdon. Il s'agit « d'étendre le Palais [...], de le construire sur un plus grand style, de donner à cet édifice l'importance que les vœux désiraient pour lui [...] de l'isoler pour orner convenablement la belle partie du boulevard où il se trouve ». La symétrie est exigée²⁵⁰.

Dans les deux pavillons siègent le tribunal de première instance et la juridiction d'appel. Les devis sont déposés en 1835 ; de 1835 à 1837, on procède aux achats et expropriations des parcelles ; et les travaux sont enfin menés de 1838 à 1846. La reconstruction de cet équipement précède de quelques années le projet de la Préfecture.

1.1.5.3. - La Préfecture

L'Hôtel de Préfecture, avenue Feuchères, est le principal équipement dépendant directement de la création du quartier de l'Embarcadère. Sa construction, envisagée dès 1847, mais retardée par la révolution de 1848, n'est reprise qu'en 1853 ; le bâtiment sera finalement inauguré en 1859.

Dès l'origine, l'Hôtel de la Préfecture était situé dans le centre ville, dans des bâtiments anciens inadaptés aux nouvelles fonctions de cet équipement, les uns après les autres trop étroits au fur et à mesure que les services se développaient. Le choix de la nouvelle implantation s'est fait selon les opportunités, dans des bâtiments dont le caractère architectural offrait un certain prestige : la Maison Carrée, l'Evêché et l'hôtel Rivet.

²⁴⁹ - ADG – 4 N 39 et 4 N 40 - Aménagement du Palais de Justice. Avant-projet d'agrandissement par l'architecte départemental. Expropriation 1827/1837.

²⁵⁰ - ADG – 4 N 41, 4 N 42, 4 N 43 - Acquisitions foncières 1832/1838, Agrandissements, Devis, Travaux (1837-1845), Métré (1838/1842).

1.1.5.3.1. - La Maison Carrée et le couvent des Augustins : 1790-1807

La première Préfecture du Gard s'installe en 1800 dans la Maison Carrée, réquisitionnée en 1790 par l'administration centrale du Gard. Le monument, transformé au XVII^e siècle en église, faisait alors partie du couvent des Augustins. À la Révolution, cet ensemble devint « bien national ». Dans le plan d'alignement et d'embellissement de J. A. Raymond, les jardins du couvent devaient être supprimés pour dégager la Maison Carrée. Retardé par la Révolution, le projet des boulevards et de la place n'a été repris qu'au début du XIX^e siècle. La démolition du couvent et la réhabilitation du monument obligent alors le préfet à trouver des locaux correspondants à la dignité d'un représentant de l'État.

1.1.5.3.2. - Le palais épiscopal : 1807-1822²⁵¹

Le département du Gard rachète alors l'Évêché à un commissionnaire en marchandises, Pierre Chabanel²⁵² ; celui-ci avait été construit entre 1682 et 1685 par Jacques Cubizol, sur les plans d'Alexis de la Feuille de Merville, complétés au XVIII^e siècle par Dardailhon. Mais le diocèse reprend possession de ce bâtiment en 1822, à la suite de l'application de la liberté de culte, décidée par le Concordat en 1801, mais appliquée tardivement à Nîmes.

L'Évêché, situé à proximité de la cathédrale, entre la place aux Herbes et la place Chapitre est aujourd'hui occupé par le musée du Vieux-Nîmes.

1.1.5.3.3. - L'hôtel Rivet : 1822-1857²⁵³

Situé à l'angle de la rue du Chapitre et de la Grande Rue, J.A. Raymond construit l'hôtel à partir de 1786. Les filles de David Rivet le vendent ensuite au département du Gard en 1822, pour abriter la Préfecture. Avec le développement des services, il fait rapidement l'objet d'agrandissements, dès 1824.

Il est occupé actuellement par l'école des Beaux-Arts de la ville de Nîmes.

²⁵¹ - ADG – 4 N 11, 4 N 12

²⁵² - Celui-ci l'avait acquis en 1793.

²⁵³ - ADG - 4 N 11, 4 N 12.



Fig. 73 – L'hôtel Rivet - (*nimausensis.com*)

1.1.5.3.4. - La construction de l'Hôtel de la Préfecture sur l'avenue Feuchères

Dès 1846, le conseil général du Gard souhaite construire un nouveau bâtiment pour la préfecture : les salons sont insuffisants pour les réceptions, les salles de réunion sont trop petites et les bureaux manquent. De plus, le bâtiment, bien que situé dans le centre-ville, ne semble plus correspondre à l'importance de la ville de Nîmes et ne joue donc pas le rôle de vitrine auquel est dévolu depuis quelques années ce type d'équipement²⁵⁴.

Le préfet aurait souhaité implanter la nouvelle construction sur les boulevards, nouveaux espaces de représentation nîmoise, mais l'espace est saturé. On pense un moment à investir l'emplacement du bâtiment de la Manutentionnaire, place de l'Esplanade, à côté de l'église Sainte-Perpétue, mais finalement le site est jugé trop exigü²⁵⁵ et ne permettant pas d'isoler le bâtiment par des rues. Malgré quelques

²⁵⁴ - ADG – A N 14 – Hôtel de la Préfecture, avant-projet : 1847-1855. Jean-Michel LENIAUD, (1991) et Marilynne DOUTRE, (2003),

²⁵⁵ - ADG – 4 N 14 – Hôtel de la Préfecture - 8 avril 1847 - Préfecture du Gard - Cabinet du préfet. Manutention à Nîmes. Projet de cession des bâtiments pour la construction de la Préfecture. Monsieur le ministre de la Guerre. La superficie du terrain avait été mal mesurée.

critiques concernant son éloignement par rapport au centre des affaires²⁵⁶, l'avenue Feuchères est alors prospectée pour y construire la nouvelle Préfecture²⁵⁷ ; des terrains sont encore libres, sur le côté est, au milieu de l'avenue.

« Tout le monde s'accorde à penser que l'emplacement le plus convenable pour élever cette construction est l'avenue Feuchères qui relie la ville à la belle place de l'Esplanade, à l'embarcadère du Chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Quelques terrains sont encore libres sur le côté droit de l'avenue. C'est là que la préfecture doit s'élever si le Conseil Général statue cette année d'une manière définitive, pour l'exécution du projet dont il m'a recommandé l'étude pour la cession de 1846. »²⁵⁸

Dans un rapport du 27 mars 1848 adressé au ministère de l'Intérieur, Achille Lillère, inspecteur général des Bâtiments civils, commente le projet de construction d'un Hôtel de la Préfecture sur l'avenue Feuchères. Constatant qu'il n'y a pas d'emplacement approprié dans la ville et sur les boulevards, il propose cette avenue, occupée par des constructions élégantes. Il souligne que la « position n'est pas éloignée des édifices occupés par des services publics », et propose d'insulariser le bâtiment.

« [...] sur l'Avenue Feuchères qui se trouve entre l'Esplanade au-devant du Palais de Justice et l'embarcadère du Chemin de fer, il n'y a plus qu'un îlot qui puisse permettre un emplacement convenable. D'ailleurs cette avenue Feuchères voit ses deux côtés occupés par de nouvelles constructions élégantes et cette position n'est pas éloignées des édifices occupés par des services publics c'est pour ces raisons que Mr le Préfet a proposé cette localité et que par suite elle a été adoptée par le Conseil général.

Cette localité occupant presque le milieu d'un des cotés de l'avenue Feuchères forme un îlot environné par quatre voies publiques et offre une superficie suffisante pour disposer les constructions composants un hôtel de préfecture. Cette disposition est favorable sous tous les rapports et ne soulève aucune observation. [...] »²⁵⁹

L'îlot retenu pour l'emplacement de la nouvelle préfecture offre une façade de 40 mètres sur une profondeur 90 mètres. Cette implantation entraîne des modifications dans la distribution des rues du quartier de l'Embarcadère ; mais ce qu'il faut retenir ici, c'est l'apport de ce projet, entièrement défini, qui vient s'inscrire dans la trame urbaine et qui la contraint. Cette particularité vient à l'inverse de la définition du projet, qui doit s'inscrire dans un site spécifique.

²⁵⁶ - ADG – 4 N 14 – Hôtel de la Préfecture – Avant-projet, 1847-1855.

²⁵⁷ - AN - F²¹ 1851. Conseil général des Bâtiments civils, Gard Série départ. 1813/1873.

²⁵⁸ - ADG – 4 N 14 - 13 juin 1847 - Budget départemental : Hôtel de la Préfecture.

²⁵⁹ - AN – F²¹ 1851 - Conseil général des Bâtiments civils. Série départementale. 1813/1873. Gard, conseil général des Bâtiments civils. Rapports fait par Mr Achille Lillère, inspecteur général. Ministère des Travaux publics. Séance du 27 mars 1848.
Objet : Hôtel de la Préfecture. Reconstruction sur l'avenue Feuchères. Nîmes.

Les propositions successives quant au lieu d'implantation de la Préfecture illustrent bien la complexité induite par l'installation d'un nouvel équipement dans la ville et la définition de son rôle. A ce sujet, deux fonctions apparaissent rapidement dans le programme : l'activité administrative et la mission résidentielle²⁶⁰, avec notamment la fonction de réception qui « conduit à placer les bâtiments entre cour d'honneur et jardin à la manière des grandes demeures classiques »²⁶¹.

Dès septembre 1847, deux projets sont examinés pour l'Hôtel de la Préfecture : c'est celui des architectes Charpentier et Feuchère²⁶² qui l'emporte. Ils proposent de construire l'Hôtel de la Préfecture « [...] selon un plan en U : trois corps de bâtiment délimitant une cour avec une galerie basse sur le quatrième côté donnant sur l'avenue ; à l'arrière s'étend un jardin et au fond de la parcelle s'élève un corps de bâtiment abritant les écuries, le conseil général et le service des archives à l'étage »²⁶³.

Le programme de la Préfecture, défini par le préfet lui-même, ne sera pas remis en question par le conseil des Bâtiments civils. Cependant, l'interprétation qu'en font les architectes est sujette à de nombreuses modifications, notamment au niveau du plan intérieur.

La Révolution de 1848 interrompt les études et ce n'est qu'en 1853 qu'elles sont sérieusement réactivées.

Le projet de Feuchère est de nouveau étudié par le conseil des Bâtiments civils, qui se montre non seulement très critique vis à vis de l'organisation interne, mais également vis-à-vis des façades du bâtiment. D'après Grillon, inspecteur des Bâtiments civils, « elles manquent d'unité, qualité qui est en général le propre des édifices publics, la décoration ambitieuse et très compliquée [...] ». Il en appelle à des modifications sous le rapport de la convenance et de la sage économie²⁶⁴. Pour Gisors,

²⁶⁰ - Jean-Michel LENIAUD, « L'hôtel préfectoral, mythe impérial ? », in *Monuments Historiques, Préfectures*, n°178, 1991, pp. 16 à 25.

²⁶¹ - Préfecture de Nîmes.

²⁶² - Architectes parisiens alors en charge de la reconstruction du Théâtre d'Avignon. « Théodore Charpentier, né en 1797, semble spécialisé dans la construction des théâtres ; il réalise ou participe à celui de la rue Ventadour à Paris, celui du Havre, et ceux d'Avignon et de Toulon avec Léon Feuchère. On lui doit aussi le jardin d'hiver sur les Champs-Élysées, la galerie de la Madeleine ainsi que divers hôtels particuliers à Paris (dont la célèbre villa Montmorency à Auteuil) ». Sa collaboration avec Léon Feuchère ne reprendra pas après l'interruption de 1848. »

« Léon Feuchère est né à Paris en 1804. Il entre à l'école des Beaux-arts en 1824 ; dès 1839, il participe à la décoration de l'opéra comique pour la partie architecturale et en 1849, il est nommé architecte du département du Gard et architecte de la ville de Nîmes où il réalisera notamment l'église Sainte-Perpétue et l'hôtel de la famille Silhol. Il y meurt en 1857 sans avoir pu voir l'hôtel de la préfecture terminé ».

Cité in

²⁶³ - AN – F²¹ 1851 - Conseil général des Bâtiments civils. Série départementale. 1813/1873. *Op.cit.*

²⁶⁴ - AN - F²¹ 1851 - Conseil général des Bâtiments civils - Rapports de Grillon du 5 décembre 1853 et du 27 février 1854.

un autre inspecteur, il l'exhorte à « simplifier [...] l'architecture de ses élévations qui manquent de caractère et de gravité ». Il l'engage à supprimer en façade le portique prévu ainsi que la porte monumentale, et lui suggère une grille ornée « qui sera, je crois, plus convenable comme entrée d'un Hôtel de Préfecture et certainement moins coûteux [...] »²⁶⁵.

Feuchère reprend son projet tout en restant fidèle à son plan-masse, afin d'éviter de bouleverser totalement l'ensemble. L'achat des terrains a lieu en 1855 et l'édifice est inauguré en 1859.

Le Théâtre et la Préfecture se distinguent en partie du Palais de Justice par le type de construction, isolé sur une parcelle, entouré de quatre rues. Néanmoins, ils s'inscrivent dans une trame régulière et existante, en bordure d'un boulevard et d'une avenue, sans être toutefois le point d'orgue d'une composition.

L'agrandissement du Palais de Justice sur lui-même permet cependant d'approcher l'idéal de l'équipement : bordé par deux rues longitudinales, l'édifice occupe la moitié de la base de l'Esplanade. Malgré cela, la présence des Arènes à l'Ouest et la taille de l'Esplanade amoindrissent en quelque sorte l'impact du bâtiment sur l'espace public.

* * *

Ce premier chapitre s'est intéressé aux projets antérieurs à l'implantation du chemin de fer à Nîmes, avec premièrement, l'étude des plans d'extension et plus particulièrement le plan d'embellissement de Raymond et la création de boulevards à l'emplacement de l'enceinte ; deuxièmement, la mise en place du plan d'alignement de 1807 ; et troisièmement, la politique d'équipement de cette ville dans cette première moitié du XIX^e siècle.

Notre démarche a consisté à restituer la ville dans son contexte, afin de comprendre son évolution à partir de ses premiers éléments de transformations. Nous avons tenté de mettre en évidence, d'une part, les pratiques d'aménagement, avec les plans d'extension, et d'autre part, la nécessité qui s'en est suivi de créer des liaisons entre le centre ancien et les faubourgs et les nouveaux quartiers, dans le triple but d'améliorer les communications, d'assainir la ville et de procurer des embellissements. Le plan de Raymond a montré, outre la volonté de produire un plan d'extension grandiose, l'étude fine des liaisons entre la périphérie et le centre ancien « l'écusson », par la création de place et de nouveaux boulevards. La réalisation partielle de ce plan par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, Grangent et Durand, met en avant les « subtilités » d'aménagements de l'architecture urbaine de cette période néo-classique, avec un

²⁶⁵ - AN - F²¹ 1851 - Conseil général des Bâtiments civils, rapports de Gisors du 6 novembre 1854.

souci constant d'offrir un espace public contrôlé homogène et continu, et qui oscille entre l'assimilation des particularités nîmoises (l'état de la ville, son histoire et ses coutumes) et l'apport de pratiques existantes (Intendant, département et conseil des bâtiments civils), —ces influences restent à étudier de manière plus approfondies.

L'étude de l'histoire du plan d'alignement de la ville montre que la municipalité nîmoise s'est effectivement préoccupée de lever un plan général de la ville conformément à la loi de 1807, mais également que sa rédaction fut longue ; les propositions émises par ses concepteurs ne furent pas appréciées soit, par les habitants consultés, soit par le Conseil des Bâtiments civils. Plusieurs versions furent établies jusqu'à l'établissement du plan partiel de l'embarcadère en 1844. Une dizaine d'année sera nécessaire pour l'approbation définitive de ce plan, mais des modifications y seront apportées jusqu'à son abandon. Le plan n'avait pas envisagé les transformations du centre-ville, percée est ouest et ouvertures de plusieurs rues autour du nouveau. Ce plan a permis toutefois d'établir le plan de quartier de l'embarcadère que nous étudierons au troisième chapitre.

1.2. - Chapitre 2 - Les voies ferrées et les gares dans les villes – Nîmes, du canal au chemin de fer

Les problématiques d'implantation du chemin de fer dans la ville ont posé la question du rapport du chemin de fer, et principalement de la gare avec la ville dès la création du réseau. L'analyse des premières implantations sert de révélateur pour comprendre les choix d'emplacement et leur raison d'être par rapport au degré d'économie des villes dans la gestion urbanistique de leur développement.

Au cours du XIX^e siècle, l'apparition du chemin de fer a modifié l'équilibre des villes en développant et en accentuant les échanges. Ce moyen de transport, inconnu jusqu'alors, les a fait entrer dans une nouvelle modernité spatiale qui a redéfini leur rapport au temps et à l'espace ainsi que leurs relations entre elles. Mais, dans un premier temps et d'une manière générale, les municipalités n'ont pas saisi l'importance de la répercussion du chemin de fer sur l'espace urbain, celle-là étant inconnue, il sera appréhendé et intégré à la forme urbaine comme un canal ou une route.

Toutefois, le rapport entre le centre et la périphérie sera inversé, d'autant plus que le développement de l'industrie a participé à cet éclatement. Au XIX^e siècle, situés comme les gares à l'extérieur des villes, les quartiers industriels se sont développés indépendamment de tout contrôle municipal direct. L'implantation des gares a systématisé alors la création de rues et de quartiers nouveaux. Définissant une relation privilégiée avec le centre de la ville, ceux-ci sont devenus le cadre de nouvelles activités —Banques, hôtels, grands magasins—, vecteurs de l'économie d'échange.

L'étude de l'implantation de la gare est liée, en premier lieu, à l'établissement de la ligne. C'est pour cette raison qu'il nous semble indispensable de comprendre pourquoi, comment et quand s'est créé le chemin de fer autour de Nîmes, avant d'envisager les modalités de son implantation. D'une manière générale, ces trois éléments conditionnent fortement les stratégies d'implantation des gares de chemins de fer.

L'exemple de Nîmes

Au début du XIX^e siècle, Nîmes était la ville la plus importante du Bas-Languedoc. Sa position sur un axe transversale de Bordeaux à Marseille à la limite du couloir rhodanien, ainsi que son développement industriel au XVIII^e siècle, ont favorisé l'implantation du chemin de fer.

En effet, Nîmes a été une des premières villes en France desservie par ce nouveau moyen de transport. Dès 1825, un projet de voie entre Alès et Nîmes est évoqué pour

trouver un débouché aux houilles de la Grand'Combe. La ligne est finalement réalisée entre la Grand'Combe et Beaucaire en 1840. Parallèlement, un nouveau projet est envisagé pour relier Montpellier à Nîmes. Il est exécuté par l'État dès 1840 et la ligne est mise en service en 1845. L'implantation de la gare de cette seconde ligne a permis la réalisation d'une opération urbanistique de grande envergure : un vaste quartier est créé autour d'une large avenue axée sur la gare et la reliant à l'Esplanade. Cet aménagement constitue jusqu'au début du XX^e siècle la principale extension de Nîmes.

La situation du Bas-Languedoc au bord de la Méditerranée, entre l'Espagne et l'Italie, permet d'expliquer le développement des communications dans cette province. Au XVIII^e siècle, l'équipement routier d'Ancien Régime se classe parmi les plus beaux et les plus efficaces de France²⁶⁶. Ainsi, plusieurs projets de canaux ont-ils été envisagés pour améliorer ces communications, notamment entre Nîmes et la mer. La réalisation du canal de Beaucaire et du canal des Étangs, dans le prolongement du canal du Midi, a permis la jonction entre l'Océan et le Rhône. De fait, au milieu du XIX^e siècle, le chemin de fer se substitue-t-il à cet important réseau de communications.

Mais, surtout, l'apparition du chemin de fer a apporté à Nîmes les moyens de réaliser les projets qu'elle avait envisagés depuis la fin du XVIII^e siècle. En effet, le plan d'embellissement et d'extension de l'architecte Raymond, projeté en 1783/1786 au sud de la ville, préfigure en quelque sorte l'avenue et le quartier de l'embarcadère créés à la suite de l'implantation de la gare de voyageurs en dessous de l'Esplanade. La conception de cette vaste opération a devancé d'une dizaine d'années le projet de l'avenue de la gare d'Avignon. Toutefois, si la réalisation de l'avenue Feuchères à Nîmes est deux fois plus rapide que le percement de la rue de la République et du cours Jean-Jaurès à Avignon, la création complète du quartier s'échelonne sur une vingtaine d'année.

La recherche privilégie l'étude des deux principales implantations de lignes —la ligne d'Alès à Beaucaire et la ligne de Nîmes à Montpellier— et de leurs gares respective, — la gare du quartier d'Uzès, à l'est, et la gare au sud de l'Esplanade, au sud—. Car contrairement à l'implantation du chemin de fer à Avignon, où les deux lignes de Marseille à Avignon et d'Avignon à Lyon sont construites en continuité, les deux lignes d'Alès à Beaucaire et de Nîmes à Montpellier sont créées de manière apparemment indépendante. Nous étudierons ici les conditions de leur implantation.

Notre analyse s'organise en trois parties suivant le schéma adopté dans le cadre du précédent rapport :

- nous étudierons dans un premier temps le rôle des principaux intervenants dans la

²⁶⁶ - YOUNG Arthur, 1976.

réalisation des deux lignes de chemins de fer et nous tenterons de déterminer leurs interventions respectives dans le choix du site des gares. Nous examinerons notre hypothèse émise précédemment sur le rôle déterminant joué par les compagnies et les municipalités dans le choix de cette localisation : de 1830 à 1855, l'implantation du chemin de fer aux abords et dans les villes concernerait directement les municipalités ; - dans un deuxième temps, nous abordons, non seulement l'histoire des lignes de chemin de fer aux abords de la ville, mais nous reconstituons également celle des différents projets de canaux envisagés antérieurement. En effet, les archives recueillies concernant ces deux lignes se sont révélées insuffisantes pour comprendre et expliquer comment les gares avaient été implantées. Toutefois, l'histoire de la ville montre que la création de ces lignes s'inscrit dans la continuité de la réflexion menée lors de l'étude des projets de canaux. En effet, Nîmes, éloignée de la Méditerranée et du Rhône, désirait être reliée à la mer depuis plusieurs siècles afin d'assurer le transit de sa production commerciale. Nous examinerons donc de manière plus précise l'influence des canaux sur les tracés des lignes de chemins de fer. Dans le prolongement de cette partie, nous examinerons également si ces lignes ont suscité des débats de même nature que ceux provoqués par l'implantation de la ligne d'Avignon à Marseille.

La dernière partie de notre recherche s'intéresse plus particulièrement à l'implantation des deux gares principales de Nîmes. L'embarcadère de la ligne d'Alès à Beaucaire est construit à l'est de la ville au faubourg d'Uzès et celui de la ligne de Nîmes à Montpellier est élevé au sud de la ville, en dessous de l'Esplanade.



Fig. 74 - Plan de Nîmes avec l'implantation des deux gares
(dessin de l'auteur)

1.2.1. - Les Acteurs

Les différents intervenants ont joué un rôle plus ou moins actif dans l'histoire de l'implantation des tracés des voies ferrées et de la gare. Notre tâche a été rendue plus difficile ici que pour la ville d'Avignon, car les documents sur l'implantation des chemins de fer autour de Nîmes sont rares. En effet, les textes que nous avons trouvés aux Archives Départementales du Gard ne nous renseignent pas précisément sur l'implantation du chemin de fer dans la ville et encore moins sur le rôle des différents intervenants dans le choix de la localisation des gares. De plus, nous n'avons pas trouvé d'informations complémentaires sur les compagnies, car nous n'avons pas eu accès aux archives de la SNCF et nous n'avons pas trouvé de dossier sur le chemin de fer de Nîmes à Montpellier dans la série AQ conservée aux Archives nationales.

De fait, l'analyse du rôle des intervenants est fragmentaire et nous émettrons donc sur ce sujet que des hypothèses. C'est aussi à cause de ce manque d'archives et également en fonction du développement des deux parties suivantes, que nous nous sommes intéressées aux acteurs dans un cadre plus large que celui de l'implantation proprement dite des chemins de fer, ceux des aménagements urbains de manière global.

L'attitude des différents acteurs semblerait confirmer nos hypothèses précédentes, en ce qui concerne le rôle des compagnies et de la municipalité dans l'implantation des gares. À savoir, l'implantation du chemin de fer aux abords des villes dans les années 1840 intéresserait plus particulièrement les compagnies lorsqu'il est question de la gare de marchandises, et la municipalité lorsqu'il s'agit de la gare de voyageurs. Toutefois, cette hypothèse est ici modifiée et complétée avec le rôle particulier joué par l'État dans la construction de la ligne de Nîmes à Montpellier et celui du département dans celui des aménagements urbains. Pratiquement absent dans l'implantation du chemin de fer autour d'Avignon, le préfet est ici plus actif dans le contrôle de l'aménagement de Nîmes. D'une certaine manière, son rôle complète celui de la municipalité et sert de « contrepoids » aux positions de la ville ; le préfet veille avant tout au respect des directives nationales en matière d'aménagements urbains. Mais si la municipalité s'occupe d'organiser l'étude de l'extension de la ville et de faire exécuter les nouveaux aménagements urbains, elle n'intervient pas directement dans le choix de l'implantation de la ligne, choix qui est défini par les ingénieurs des compagnies.

La Chambre de commerce de Nîmes n'a aucune action sur l'implantation des gares, cependant son engagement est important lorsqu'il s'agit de faire réaliser la ligne de Nîmes à Montpellier par l'État.

1.2.1.1 - Les ingénieurs

Le rôle des ingénieurs qui ont collaboré aux études des lignes de chemins de fer est ici particulier. L'origine des deux chemins de fer explique en partie cette situation. Issu de l'École des Ponts et Chaussées, Talabot²⁶⁷ est à la fois ingénieur et directeur d'une compagnie de chemin de fer. Nous approfondirons son rôle au chapitre des compagnies. Didion²⁶⁸ a suivi la même formation que Talabot, mais il travaille successivement au service de l'État et au service de la compagnie du chemin de fer d'Alès à Beaucaire. Nous avons déjà évoqué son itinéraire dans notre étude sur Avignon. Associé à l'étude des canaux lors de son affectation dans le Gard, Didion effectuera toute sa carrière au service des chemins de fer. Collaborateur de Talabot sur les lignes d'Alès à Beaucaire et de Marseille au Rhône, il est au service de l'État pour la réalisation de la ligne de Nîmes à Montpellier. Nommé à tête d'un service spécial pour la construction de la ligne, Didion est le seul ingénieur responsable de cette réalisation. Des aspirants lui sont associés successivement pour une année, dont Desplace, qui travaillera par la suite à la compagnie du chemin de fer de Marseille à Avignon. Ce dernier est l'auteur du pont de chemin de fer sur le Rhône entre Beaucaire et Tarascon.

²⁶⁷ **Paulin Talabot**

- Né le 18 août 1799, il entre à l'école des Ponts et Chaussées en 1821. En 1828, il est attaché au service du canal latéral à la Loire. Il travaillera plus particulièrement sur les travaux d'extension du canal du Nivernais, qui avait pour but de relier l'Yonne à la Loire. Il arrive en 1829 dans le département du Gard, pour assainir les marais environnant le canal de Beaucaire. En 1831, il est chargé des travaux d'aménagement et d'extension du canal de Beaucaire. En 1830, le Duc de Dalmatie (le Maréchal Soult) obtient l'autorisation de faire les études d'un canal ou d'un chemin de fer entre Alès et Beaucaire. Les études sont confiées à Talabot, qui conclut rapidement à l'impossibilité d'établir un canal entre ces deux villes et préconise la réalisation d'un chemin de fer. En 1833, l'adjudication de la ligne entre Alès et Beaucaire lui est concédée. Une société est définitivement constituée en 1837, à laquelle participent financièrement le Baron James de Rothschild, l'État et des industriels et négociants, principalement marseillais. Le premier tronçon est inauguré le 15 juillet 1839, entre Nîmes et Beaucaire, et, en 1840, la section de la Grand'Combe est ouverte. Pour réaliser cette ligne, Talabot avait pris un congé sans solde et s'était adjoint Didion, ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec lequel il étudie également la ligne de Marseille à Beaucaire, dès 1837.

²⁶⁸ **Didion**

- Né à Charmes dans les Vosges, le 30 septembre 1803, il entre à l'École polytechnique le 20 novembre 1822. Pour son premier poste, il est envoyé en Dordogne, où il travaille à la route royale de Lyon à Bordeaux. Il est successivement affecté à la navigation de la Seine dans le département de la Seine-Inférieure et dans le département des Deux-Sèvres. Il participe au projet du canal latéral à la Loire dans le département de la Nièvre en 1828, où il rencontre Talabot, puis dans celui de l'Allier en 1831. Finalement, il rejoint le département du Gard en 1832 et il est affecté au canal de Beaucaire. En 1837, à la demande du Duc de Dalmatie, il est autorisé à travailler à la compagnie du canal de Beaucaire; il prend alors un congé sans solde. Il participe au projet du chemin de fer d'Alès à Beaucaire et à celui de Beaucaire à Marseille. En 1840, le gouvernement le charge de la réalisation du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, avec le titre d'ingénieur en chef de la direction du service spécial du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. En 1845, il est nommé secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées. En 1846, il est affecté aux travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette et, en 1847, au chemin de fer de Paris à la Belgique. En 1852, il obtient un congé illimité et devient directeur de la compagnie des chemins de fer d'Orléans.

D'autres ingénieurs ont participé à l'étude des projets : il s'agit soit d'ingénieurs civils, comme Mellet et Henry²⁶⁹, soit d'ingénieur des Ponts et Chaussées, comme Garella.

Nous avons déjà évoqué l'action de Mellet et Henry lors des projets de la ligne de Lyon à Marseille et nous avons essayé à cette occasion de retracer leur carrière. Depuis, nous n'avons pas eu de renseignements complémentaires sur leur formation. Comme Talabot, leur rôle est double ; ils sont à la fois ingénieurs et concessionnaires d'un projet de ligne. Après avoir réalisé comme ingénieurs la ligne de Montpellier à Sète au service de la compagnie Brunton et Cie, ils entreprennent les premières études de la ligne de Nîmes à Montpellier, seuls dans un premier temps, puis associés au duc de Mecklembourg. Cependant, si la contribution des ingénieurs à propos du choix de l'implantation des gares à Nîmes nous est inconnu, le tracé de la ligne au sud de Nîmes a sans doute été mis en évidence par leur projet. En effet, la question de l'emplacement de la gare est soulevée à l'occasion de cette première proposition, en 1837. Nous l'évoquerons dans la troisième partie.

Nous n'avons retrouvé cité qu'une seule fois le nom de l'ingénieur Garella dans les archives comme étant l'auteur de l'un des projets de la ligne de Nîmes à Montpellier et aucune des personnes ayant travaillé sur cette ligne chemin de fer ne cite son nom. De plus, nous ne savons pas s'il s'agissait de Hyacinthe Garella, né en 1775, mort en 1852, ingénieur en chef des Bouches-du-Rhône, ou de Joseph-Hyacinthe Garella, son fils, né en 1807, mort en 1866. Toutefois, ce dernier a secondé, en tant qu'ingénieur ordinaire de 2ème classe, l'ingénieur Kermaingant, lors des études du chemin de fer de Lyon à Marseille, de 1833 à 1837. Par la suite, il eut l'occasion de réaliser au cours de sa carrière plusieurs lignes de chemin de fer, contrairement à son père qui était chargé du service du port de Marseille, puis des ports commerciaux de la Méditerranée. Dans une lettre conservée dans son dossier personnel, Joseph-Hyacinthe reconnaissait avoir fait quelques projets pour le compte de compagnies industrielles, mais avoir cessé de s'en occuper dès qu'il avait reconnu que sa participation à ces entreprises pouvait ou le détourner des travaux de l'administration, ou produire un mauvais effet sur le public²⁷⁰. Il est certainement probable que l'ingénieur a travaillé pour le compte de l'un des auteurs précédemment cités.

²⁶⁹ - Mellet et Henry

Ces ingénieurs ont réalisé le chemin de fer d'Andrézieux à la Loire. La demande de cette concession a été déposée en 1828, l'ouverture de la ligne s'est effectuée en 1834. Ils ont également participé à la réalisation de la ligne de Sète à Montpellier. Ils ont étudié plusieurs projets de lignes, dont celle de Paris à Pontoise en 1831, celle de Tours à Bordeaux dans les années 1830, et celle de Nîmes à Montpellier en 1837. Toutefois nous n'avons aucune information sur la personnalité de ces deux ingénieurs.

²⁷⁰ - AN – F¹⁴ 2231(1).

Comme nous l'avons déjà constaté précédemment à propos de la ville d'Avignon, les ingénieurs qui ont participé au service des chemins de fer dans le Gard ont tous été au service des canaux et plus particulièrement à celui du canal de Beaucaire.

Nous avons également noté l'évolution du rôle des ingénieurs des départements à propos des aménagements urbains de Nîmes au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Au début de ce siècle, les ingénieurs du département, Durand et Grangent, ont participé aux projets contemporains, car ils ont occupé successivement des postes d'architectes et d'ingénieurs. Mais au cours des années 1830/1840, lors de l'établissement du chemin de fer, les fonctions des ingénieurs et des architectes sont nettement séparées, contrairement à celles de Grangent et de Durand. En effet, ces derniers avaient reçu un double enseignement et leur formation leur avait été donnée avant la Révolution. Depuis, les enseignements respectifs des ingénieurs des Ponts et Chaussées et des architectes ont été modifiés.

Par contre, nous n'avons pas d'informations sur le rôle joué par les ingénieurs du département du Gard, lors de la création des deux lignes de chemin de fer, dans les années 1830, contrairement à ceux du département du Vaucluse qui avaient participé à l'établissement des projets des lignes de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille. De plus, nous ne savons pas qui a remplacé Talabot et Didion lorsqu'ils ont pris congé du corps des Ponts et Chaussées. Les qualités de Talabot et de Didion en matière de création de chemin de fer semblent avoir été suffisamment reconnues si bien qu'aucun contrôle supplémentaire de la part d'un autre ingénieur de l'État n'a été exercé.

Cependant, contrairement à ce que nous avons pu noter lors de la conception des lignes entre Paris et Orléans²⁷¹ et autour d'Avignon, les ingénieurs n'émettent aucun discours, particulier ou général, à propos du tracé des lignes et ils ne prennent aucune disposition particulière sur l'emplacement des gares. Ainsi, le rôle véritable de Didion dans l'implantation des gares nous est inconnu. S'il a participé aux choix techniques du tracé de la ligne de Nîmes à Montpellier, il s'est également appuyé sur les études réalisées précédemment par Mellet et Henry et Farel et Cie —l'État a racheté leur avant-projet—. Par contre, il est l'auteur à Nîmes du viaduc et de l'embarcadère — avant que celui-ci ne soit ultérieurement transformé—, ainsi que de plusieurs ouvrages d'art construits sur la ligne, viaducs et ponts. Par contre nous ne savons pas si les auteurs du plan du quartier de l'embarcadère, de Seynes, architecte et auteur du premier plan d'alignement, et Chambaud, ingénieur des Travaux Publics au service de la ville, ont été consultés sur l'implantation de la gare.

²⁷¹ - LAMBERT, Michèle, 1989.

1.2.1.2 - Les compagnies

1.2.1.2.1. - Ligne d'Alès à Beaucaire

Le principal instigateur de la ligne du chemin de fer d'Alès à Beaucaire est le maréchal Soult²⁷², duc de Dalmatie, membre de la chambre des Pairs. Concessionnaire du canal de Beaucaire, le maréchal Soult s'était engagé dans le développement des mines de la Grand'Combe et la création d'un complexe métallurgique. Afin de desservir ce complexe, le maréchal Soult souhaitait développer un réseau de canaux pour mettre en communication la Grand'Combe avec les marchés du Midi. Ainsi, en 1829, décide-t-il de faire l'étude d'un canal ou d'un chemin de fer entre Alès et Beaucaire, et il en confie l'étude à Paulin Talabot. L'année suivante, il forme une première société. Cependant, en 1831, le maréchal se retire de la société qu'il avait fondée, car il est nommé ministre des Travaux Publics. Ce sont les trois frères Talabot, Jules, Léon et Paulin, qui prennent le relais de Soult et qui demandent la concession de la ligne de chemin de fer d'Alès à Beaucaire. Ingénieurs plutôt que financiers, les trois frères s'associent avec les administrateurs de la Compagnie des mines de la Grand'Combe en 1833.

Les études de la ligne sont conduites par Paulin Talabot et Didion. Le tracé de la ligne d'Alès à Beaucaire est leur première réalisation en matière de chemin de fer. Ils ont acquis leur expérience au service du canal de Beaucaire et lors d'un voyage en Angleterre²⁷³. Aucune conception particulière de tracé de ligne n'est exprimée dans les archives consultées.

Dans notre précédente recherche sur Avignon, nous nous étions posé la question du rôle de Talabot dans l'implantation des lignes et des gares par rapport aux villes. Nous avons envisagé l'hypothèse qu'il avait émis certaines idées sur l'implantation de la gare de voyageurs d'Avignon, notamment sur le passage de la ligne le long du Rhône, sur les Allées de l'Oulle. Notre étude actuelle ne nous informe pas directement sur cette question, mais nous renseigne sur le niveau des préoccupations de Talabot en matière d'aménagement des villes par le chemin de fer.

Lors des premières études de la ligne, la Société envisage l'implantation de la gare au faubourg de Richelieu entre les routes d'Avignon et de Beaucaire. Lors de la réalisation définitive de la voie ferrée, la compagnie décide de modifier légèrement cette première localisation en reportant plus au nord l'emplacement de la gare. Cette modification souleva un certain nombre de réclamations de la part des habitants de la ville, qui

²⁷² - Voir dans ci-après, le rôle de Soult dans le développement de la métallurgie à la Grand'Combe : 2.2 - *Le développement de la métallurgie de la Grand'Combe et l'origine du chemin de fer d'Alès à Beaucaire.*

²⁷³ - ROSELLI, Gabriel, 1931.

trouvait cette position trop excentrée du centre de la ville, mais Talabot n'a pas tenu compte de ces protestations.

L'emplacement de la gare, choisi par la compagnie, est décidé en fonction d'une rationalité économique en ce qui concerne notamment le tracé, l'achat des terrains et la proximité des principales routes royales. Talabot ne manifeste aucune intention d'aménageur urbain à cette occasion. La rentabilité technique et commerciale de la voie ferrée, le transport des marchandises plutôt que celui des voyageurs, le transport du charbon jusqu'à Marseille semblent l'intéresser bien davantage. Si, dans l'exemple d'Avignon, il avait approuvé, dans un premier temps, le passage de la ligne sur les allées de l'Oulle, c'est principalement parce que cette solution lui permettait d'assurer la continuité de la ligne de Marseille à Avignon jusqu'à Lyon. La desserte de Nîmes avait été prévue initialement par le duc de Dalmatie, car cette cité était importante et inévitable, toutefois, pour des raisons géographiques, la desserte de la ville ne pouvait se réaliser que par un embranchement.

Talabot ne s'intéresse pas à la création d'une ligne entre Nîmes et Montpellier et il n'envisage jamais à notre connaissance de réaliser cette ligne. Lenoble (1989) explique ce désintérêt par le fait qu'il était difficile à Talabot de s'opposer au maréchal Soult en établissant une ligne concurrente au canal de Beaucaire.

«Ceci étant, un conflit sournois et discret s'élève entre la Compagnie du Canal et la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier qui va être réalisée par l'État [...] ; celui-ci (Didion), dans une lettre du 22 avril 1840 à Benoist d'Azy, rapporte que "le maréchal Soult a dit au préfet que l'affaire de Montpellier n'avait pas le sens commun" et prévoit que "les oppositions qui viendront de ce côté-là peuvent rallier M. Davilliers, gros actionnaire du canal, son gendre Sanson, les Carayon, les Durand et par liaison les d'Eichtal et autres" ; "heureusement, conclut-il, ces messieurs ont peu de poids dans les chambres".

Et grâce à une lettre du lendemain au même destinataire on prend la mesure plus précise du jeu des influences ; "le canal de Beaucaire voit le chemin (il s'agit du chemin de fer de Nîmes à Montpellier) avec le plus grand chagrin ; il est donc certain que, dans les chambres, il y aura intrigue plus ou moins apparente contre l'établissement et vous pouvez compter parmi les adversaires le maréchal Soult, Granier ... etc., la position de ce dernier comme maire de Montpellier lui rend l'opposition assez difficile ; il la fera sourde et sans doute s'éclipsera au moment du vote. Vous êtes bien avec M. de Larcy et utile à la chose qu'il mette le maire de Montpellier en demeure de s'expliquer et le forcer, s'il est possible, à faire des démarches pour le chemin de fer".

"Quant au maréchal et autres intéressés, poursuit Didion, il n'est pas mauvais qu'on sache les motifs de leur opposition. Les tarifs du canal sont absolument élevés ; la houille, entre autres, paie 27 centimes par distance sur les deux canaux de Beaucaire et des Etangs. Tandis que le canal du Midi, tarifé de

même, a consenti à réduire à 10 centimes, les administrateurs des deux autres canaux tiennent à ce tarif et à bien d'autres avec un entêtement stupide [...]."

La position personnelle de Talabot vis-à-vis du maréchal Soult l'obligeait évidemment à un minimum de réserve dans ce conflit ; il est néanmoins infiniment probable que c'est dans le camp de Didion qu'il se comptait²⁷⁴».

Mais Talabot désirait avant tout parvenir à la réalisation d'une ligne entre le Rhône et Marseille pour assurer la jonction de la ligne du Gard avec le port de Marseille. Il engagea les études de cette nouvelle ligne en 1837, la même année que les premiers projets d'une ligne de Nîmes à Montpellier.

Son action ultérieure sur le développement du port de Marseille montre que ses ambitions étaient d'une nature différente de l'établissement de lignes de chemin de fer dans le Gard. Au début des années 1830, Paulin Talabot n'envisageait sans doute pas encore de s'attaquer à l'ensemble du couloir Rhodanien et de former un combinat «industrialo-ferroviaire». Il eut cependant l'intuition du développement de Marseille et de la nécessité de desservir ce port plutôt que celui de Sète. Il sut également s'entourer de personnages influents pour défendre ses intérêts.

1.2.1.2.2. - La ligne de Nîmes à Montpellier

La ligne de Nîmes à Montpellier a été construite par l'État et nous évoquerons son rôle plus bas. Initialement, les premiers projets furent étudiés au nom de plusieurs compagnies : Mellet et Henry, dont nous avons déjà évoqué le rôle, le duc de Mecklembourg et la compagnie Farel et Cie.

Le duc de Mecklembourg était le principal associé de la compagnie Brunton et Cie, maître d'ouvrage de la ligne de Montpellier à Sète. Il est l'initiateur avec Mellet et Henry du projet de la ligne de Nîmes à Montpellier. Pour obtenir la concession de cette ligne, il s'associe, dans un premier temps, avec Mellet et Henry, et dans un second temps, avec Farel, notable montpelliérain. C'est sous le nom de ce dernier qu'une demande de concession est adjugée en 1838. Les études techniques de la ligne sont menées par Mellet et Henry et par Farel et Cie. Deux tracés sont proposés, l'un par la plaine, l'autre par les coteaux. L'arrivée à Nîmes s'effectue dans les deux cas par le sud. Toutefois, nous n'avons aucune indication particulière sur la conception urbaine de ces concessionnaires. Cette absence de considération semble montrer que leur préoccupation relevait d'un autre ordre.

²⁷⁴ - LENOBLE, Jean, 1989.

1.2.1.3 - L'État

La politique de l'État en ce qui concerne l'étude des principales lignes de chemins de fer s'est appliquée à plusieurs niveaux :

- celui des ingénieurs des Ponts et Chaussées ;
- celui des départements ;
- par l'adjudication des lignes et leur approbation par la Chambre des députés ;
- mais aussi par une politique interventionniste ou non au niveau de l'engagement de l'État dans les dépenses nécessaires à la création du chemin de fer.

Cette intervention ou non de l'État dans la création d'un réseau de voies ferrées a fait l'objet d'un débat qui s'est étalé sur une vingtaine d'années. Deux lois importantes résument la politique de l'État à cette époque.

1.2.1.3.1. - La loi de 1833

En 1833 un crédit de 500 000 francs de l'époque est accordé pour l'étude des chemins de fer. Le Corps des Ponts et Chaussées en est chargé. Le programme des travaux envisage les liaisons de la capitale aux frontières du royaume, en desservant les principales villes de l'intérieur. Cinq lignes sont envisagées :

- une ligne de Paris à la frontière belge ;
- une ligne de Paris à la frontière allemande ;
- une ligne de Paris à la Méditerranée ;
- une ligne de Paris à la frontière espagnole ;
- une ligne de Paris au Havre.

Il s'agit en effet d'offrir de nouveaux débouchés aux ports français : Nantes, Bordeaux, Le Havre et Marseille. Il est envisagé également de faire transiter les marchandises d'outre-mer pour l'Europe par la France ; en quelque sorte, ce programme prévoit de se servir de la position centrale du pays comme passage obligé des marchandises du Sud vers le Nord.

Cette politique entretiendra la polémique batellerie-chemin de fer, celle-là voyant une concurrence déloyale dans l'implantation du chemin de fer lorsque celui-ci est projeté parallèlement aux cours d'eau et lorsqu'il relie déjà deux villes mises en communication par une rivière ou un canal. De plus la politique économique de cette période des années 30 considère, suivant les principes de Michel Chevalier²⁷⁵, d'aménager un réseau qui s'appuie sur les voies navigables existantes.

Michel Chevalier soutient le développement d'un réseau discontinu. En effet, l'État doit prendre en charge l'organisation des échanges. Or le chemin de fer, qui demande de forts investissements, ne peut être développé, pour raison d'économie — et d'intérêts

²⁷⁵ - CHEVALIER M., 1832 et 1838.

politiques certains —, qu'en complément des réseaux de canaux réputés et nettement moins coûteux.

Ce dilemme reste longtemps le point de rupture sur lequel les modèles techniques de développement achopperont. La généralisation du transport des hommes, la nécessité d'une planification relative privilégiant les arbitrages entre tous les acteurs intéressés au passage du chemin de fer et, en dernier ressort, les impératifs de stratégie militaire créeront les conditions de l'apparition de la notion de service public : le chemin de fer contemporain et le transport comme service sont nés.

Le développement des premières lignes de chemin de fer en France suit dans un premier temps cette politique. Les lignes foréziennes, la ligne d'Alès à Beaucaire par Nîmes (1833/1840) et même les premières grandes lignes de Paris à Orléans (1843) et de Paris à Rouen (1843) s'inscrivent dans cette tendance. Même si les voies navigables existent, celles-ci peuvent présenter des difficultés dans leur parcours soit par leur longueur, c'est le cas du Paris-Rouen, soit par une navigation malaisée à certaines périodes de l'année, c'est le cas de la partie méridionale du Rhône, qui présentait de nombreux obstacles dans son embouchure. Ceci peut alors expliquer le développement précoce du chemin de fer dans le sud de la France.

Devant les différences de stratégie qui opposent l'État aux intérêts privés, en 1835 le gouvernement en place définit la position de l'État : il sera maître d'ouvrage. Les lignes courtes seront exécutées par l'industrie privée et contrôlées par l'État. Les études seront à la charge de l'industrie privée. Les lignes à grande distance devront être également réalisées par l'industrie privée à la suite d'adjudications sur un tracé imposé par l'État. Le corps des Ponts et Chaussées se voit conforté dans sa position de maître d'œuvre technique.

Les difficultés des compagnies lors de la construction des premières grandes lignes (Paris/Orléans et Paris/Rouen), ajoutées aux anciennes rivalités qui opposent les ingénieurs civils des compagnies privées aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, rendent nécessaire l'intervention de l'État. Cette intervention se fait à deux niveaux : dès 1838 dans le financement des compagnies privées et par le détachement d'ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées. Les frais d'expropriation dépassent souvent les prévisions, même larges. L'établissement de la plate-forme et la construction des ouvrages d'art excèdent largement les prévisions pourtant généreuses des devis estimatifs. Plusieurs concessions sont résiliées et l'État doit intervenir par l'intermédiaire de prêts aidés et de garantie d'intérêts, et dans le meilleur des cas en augmentant les durées de concession. Malgré ces interventions, les projets doivent être provisoirement révisés à la baisse.

1.2.1.3.2. - La loi de 1842

En 1842, le gouvernement présenta un plan d'ensemble qui semble en fait retenir les diverses solutions auquel on avait été obligé de recourir pour la construction des premières lignes de chemin de fer : c'est à dire un compromis entre les intérêt publics et privés. Les chemins de fer appartiennent dorénavant à l'État qui n'accorde que des concessions temporaires. Les dépenses de construction sont partagées, l'expropriation des terrains, l'infrastructure et l'exploitation sont du ressort des compagnies. Le tracé en étoile, centré sur Paris, est conservé.

L'implication prioritaire et plus intense de l'État, et l'inauguration en 1843 des deux premières lignes principales Paris/Orléans et Paris/Rouen rendent populaire le chemin de fer et stimulent l'économie nationale. L'intérêt du chemin de fer est reconnu, mais les difficultés de financement et les mouvements sociaux de 1848 retardent la réalisation complète des principales lignes jusqu'au milieu des années 50.

Avec le second Empire les compagnies se regroupent et se répartissent en 6 grandes régions géographiques :

- la compagnie du Paris-Orléans pour le réseau regroupant les lignes de Paris-Orléans, du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes.
- la compagnie des chemins de fer du Nord ;
- les chemins de fer de l'Ouest à partir du réseau de Normandie et de Bretagne Nord ;
- la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée ;
- la compagnie des chemin de fer de l'Est ;
- la compagnie du Midi avec la ligne de l'Océan à la Méditerranée.

1.2.1.3.3. - L'intervention de l'État, de la théorie à la pratique

L'intervention de l'État dans la construction des lignes du Gard est particulière ; elle résume les hésitations et la prise de conscience du gouvernement vis à vis du chemin de fer, durant les années 1830. A l'origine, lors des premières constructions de lignes, l'engagement de l'État est inexistant : c'est le cas de la ligne d'Alès à Beaucaire, lors de la première concession. Mais cette position évolue : l'État s'engage timidement dans un premier temps, en octroyant des subventions, jusqu'à ce qu'il décide d'entreprendre à ses frais deux lignes de chemins de fer, dont celle de Nîmes à Montpellier en 1840. Deux ans après²⁷⁶, il fixe les principales directives de son intervention et de celle des compagnies.

En effet, le gouvernement a hésité pendant de nombreuses années sur le rôle qu'il avait à jouer dans la construction des chemins de fer. Malgré des prises de position régulières au cours des années 1830 sur la réalisation des chemins de fer, il

²⁷⁶ - Loi de 1842.

s'interroge sans cesse sur le niveau de son engagement dans cette exécution. Tant que les lignes eurent un caractère purement industriel ou commercial, le gouvernement n'envisagea pas d'intervenir.

L'absence de décision de l'État au cours de ces années peut s'expliquer soit par la nécessité du gouvernement de se définir par rapport à ce nouveau moyen de transport, soit par l'engagement de l'État dans des dépenses importantes, notamment au niveau de sa politique de défense et d'aménagement du territoire. En effet, d'une part, fortement ébranlé par la Révolution de 1830, l'État avait choisi de mettre le territoire et la capitale à l'abri d'une invasion. L'exécution des fortifications de Paris avait été confiée au département des Travaux Publics²⁷⁷ et avait coûté plus de 200 millions de francs. D'autre part, le gouvernement souhaitait relancer la réalisation du vaste programme de canaux étudié en 1821/1822 et qui n'avait pas été exécuté, plan Becquey d'achèvement de la navigation intérieure de la France.

Lors de la concession de la première des lignes étudiées ici, le mode d'attribution des lignes de chemin de fer a changé. En effet, à l'origine, les concessions de lignes étaient autorisées par une simple ordonnance royale. À partir d'avril 1832, les travaux publics doivent être approuvés par le pouvoir administratif. Initialement destinées aux transports des marchandises, les premières lignes sont concédées à perpétuité, le gouvernement n'intervenant que pour autoriser l'expropriation des terrains sur lesquels les voies ferrées devaient être établies. Avec les premiers transports de voyageurs, le gouvernement s'est aperçu que le chemin de fer concurrençait également les autres moyens de communication. Pour faire rentrer la ligne dans le domaine public, une concession emphytéotique est substituée à la concession à perpétuité.

Mais les difficultés rencontrées par les compagnies privées pour réunir les capitaux nécessaires à la construction des voies ferrées obligea le gouvernement à intervenir plus en avant et il s'interrogea alors sur le degré de son intervention. Dès 1837, à l'occasion de la discussion du projet de ligne de Lyon à Marseille, il avait envisagé que les ingénieurs des Ponts et Chaussées construisent une ligne «type» pour donner aux entreprises particulières une sorte « de modèle de toutes les améliorations de tous les perfectionnement qui manquent aux chemins de fer²⁷⁸ ».

L'année suivante, il envisage de mettre les ingénieurs des Ponts et Chaussées au service des compagnies concessionnaires. En 1839, le gouvernement arrive à la conclusion qu'il doit exécuter une ligne de chemin de fer, mais hésite sur le choix de la ligne à réaliser. La ligne de Nîmes à Montpellier est alors en concurrence avec la ligne d'Avignon à Marseille. Pour beaucoup de personnes, la ligne de Marseille au Rhône

²⁷⁷ - *Journal des chemins de fer*, 1843, «Retraite de M. Teste, ministre des Travaux Publics».

²⁷⁸ - Voir ci-après dans le deuxième chapitre sur l'implantation du chemin de fer autour d'Avignon « 2.2.6. - Les tergiversations de l'État ».

est prioritaire et son utilité et son tracé ont été reconnus en 1837 lors de l'examen du projet de l'ingénieur Kermaingant. Par contre, la ligne de Nîmes à Montpellier était considérée comme une ligne de moindre intérêt. Mais les Languedociens insisteront sur la nécessité d'insérer cette ligne dans la grande voie de communication est/ouest, reliant l'Atlantique à la Méditerranée et mettant en communication les bassins du Rhône et de la Garonne. Afin de ne pas priver le Midi du concours de l'État que celui-ci avait prêté à d'autres régions de France, le gouvernement prit finalement en compte ces considérations et, le 14 juin 1840, la chambre des députés vota une somme de 14 millions pour l'exécution de la ligne de Nîmes à Montpellier. Malgré plusieurs oppositions à ce projet, la chambre des pairs adopta les conclusions de la commission et la loi autorisant la ligne fut rendue exécutive le 15 juillet 1840. La réalisation de la ligne de chemin de fer de Lille et Valenciennes à la frontière Belge par le gouvernement sera approuvée simultanément.

Les raisons de ce choix ne nous sont pas parfaitement connues. Les défenseurs de la ligne de Nîmes à Montpellier avaient de sérieux opposants, notamment les actionnaires du canal de Beaucaire et du canal des Étangs. Toutefois, la ligne reçut l'appui de nombreux députés, dont Teste, originaire du département du Gard et futur ministre des Travaux Publics.

1.2.1.4 - Le département

Le préfet représente l'État dans le département. Il se charge principalement de transmettre les dossiers entre les municipalités et le gouvernement. A Avignon, nous avons observé que le préfet du Vaucluse ne s'ingérait jamais dans les affaires de la municipalité. Il considérait que sa tâche concernait principalement le département. A Nîmes, le rôle du préfet est différent. S'inscrivant dans une politique d'aménagement menée par les intendants du Languedoc²⁷⁹, les préfets du Gard se préoccupent dès leur entrée en fonction, au début du XIX^e siècle, de faire aboutir, mais sans succès, les projets de canaux.

Consulté en 1825 sur le premier projet d'un chemin de fer, le préfet se contente de prendre les avis de la Chambre de commerce de Nîmes et de l'ingénieur des Ponts et Chaussées du département, Grangent. Cinq années plus tard, le maréchal Soult, qui a l'intention de créer une voie de communication du bassin d'Alès au canal qu'il dirigeait, questionne le préfet pour savoir si celui-ci le soutiendra. Ce dernier l'assure que toutes les démarches lui seront facilitées. L'année suivante, le préfet soumet le projet à une enquête administrative et il participe au jugement des réclamations avec la commission d'enquête ; favorable au chemin de fer, il juge les oppositions irrecevables. Le soutien

²⁷⁹ - HAROUEL, J.L., 1993.

du préfet en faveur de la ligne d'Alès à Beaucaire semble s'arrêter à ce niveau. Il ne se préoccupe ni du tracé de la ligne d'Alès à Beaucaire, ni de son implantation aux abords de la ville. Par contre, il manifeste de l'intérêt pour cette ligne lorsqu'elle est réalisée et il s'enorgueillit de trouver la plus grande ligne de chemin de fer de France dans le département du Gard.

En ce qui concerne la réalisation de la ligne de Montpellier à Nîmes, le soutien du préfet est plus affirmé, que ce soit au niveau de sa réalisation ou de son emplacement dans la ville, lors de la création du quartier de l'embarcadère.

En effet, le préfet s'intéresse à ce nouveau projet dès les premières études en 1837 et, chaque année jusqu'en 1840, il renouvelle ses souhaits de prompt réalisation de la ligne. Lors de l'abandon de la concession par la compagnie Farel et Cie, le préfet insiste auprès du gouvernement pour que celui-ci appuie l'exécution de la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier.

L'opinion du préfet à propos du tracé et de l'implantation de la gare est évoquée à travers la commission des travaux et du conseil général. La commission des travaux désire que le tracé de la ligne entre Nîmes et Montpellier passe par la plaine, mais elle en laisse le choix définitif à l'ingénieur Didion. Toutefois, en 1840, elle souhaite fermement que l'embarcadère de la ligne à Nîmes soit établi en dessous de l'Esplanade. Le plan et l'exécution du nouveau quartier, dessiné entre l'Esplanade et la ligne de chemin de fer, sont contrôlés de manière efficace par le préfet. Il approuve rapidement la création de ce quartier afin que l'avenue de l'embarcadère soit terminée lors de l'inauguration de la gare.

Cet intérêt du préfet pour la création du quartier du chemin de fer s'explique, d'une part, par la situation de cette extension. Établi au-delà de la route royale²⁸⁰ d'Avignon à Montpellier, ce nouveau quartier remettait en cause la position de la route royale. En effet, une fois la construction de la voie ferrée achevée, elle sera déplacée le long du viaduc et deviendra le boulevard Talbot. D'autre part, ce quartier a fait l'objet d'un plan d'alignement particulier qui est repris et légèrement modifié lorsque le plan général d'alignement de la ville est approuvé en 1854. L'exécution du quartier s'est effectuée sous la surveillance des Bâtiments Civils et sous la direction du Préfet du Gard.

²⁸⁰ - Les traversées des villes par les routes royales (nationales) étaient du ressort du département et c'est à ce titre que l'exécution du quartier situé entre cette route et la voie ferrée fut mise sous la surveillance du préfet. Le déplacement de cette route, qui suivait en partie la rue Notre-Dame, de la route de Beaucaire à l'Esplanade, avait déjà été envisagé à la fin du XVIII^e siècle par Raymond. Cependant, il s'agissait alors d'ouvrir une nouvelle rue, connue sous le nom de la rue Raymond et qui figure sur tous les plans de la ville au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Cette rue ne sera pas réalisée.

1.2.1.5 - La chambre de commerce de Nîmes

Lorsqu'en 1825 la Chambre de commerce de Nîmes est consultée sur le premier projet de chemin de fer entre Alès et la mer, elle refuse de prendre position sur ce nouveau moyen de transport, car elle n'a aucune idée sur cette question. Elle renvoie le dossier à la Chambre de commerce d'Alès.

Toutefois, six ans plus tard, elle se prononce favorablement pour le projet de chemin de fer d'Alès à Beaucaire et contre le projet d'un canal. Mais nous n'avons retrouvé aucun document sur l'opinion de la Chambre de commerce de Nîmes au sujet du tracé de la ligne et de l'implantation de la gare au faubourg d'Uzès.

Par contre, lors du projet de construction de la ligne de Nîmes à Montpellier, elle s'engage dans la défense du projet auprès du gouvernement. Dès 1837, elle a reconnu l'utilité de cette ligne et lorsque son soumissionnaire, Farel et Cie, renonce à sa construction, la Chambre de commerce de Nîmes apporte son soutien à la ville de Nîmes pour que le gouvernement réalise la ligne lui-même. Pour appuyer cette demande, la Chambre de commerce de Nîmes décide d'envoyer une délégation à Paris pour demander à l'État l'exécution de la ligne par le gouvernement (9 mai 1840).

Cependant, ce soutien de la Chambre de commerce de Nîmes est conditionné à l'adoption de deux points particuliers : le premier concerne la nécessité de reconnaître la construction de la ligne sur le plan commercial, et le second vise à construire un embranchement sur Aigues-Mortes afin de ne pas dépouiller le département du Gard d'une relation directe avec son port maritime. Elle donne son accord à la construction de la ligne à cette dernière condition.

«Cependant l'intervention du gouvernement doit être vivement sollicitée pour donner à l'entreprise tous les gages de sûreté et de confiance surtout à cette époque où tant d'autres spéculations de même matière ont détourné et refroidi les capitalistes [...]»²⁸².

Jusqu'à la réalisation du projet, elle défendra les intérêts du port d'Aigues-Mortes en souhaitant que l'embranchement soit intégré au projet. Toutefois, le gouvernement ne souhaite pas augmenter le montant des travaux nécessaires à la réalisation de la ligne et reporte à une date ultérieure la construction de l'embranchement. Celui-ci sera construit au début des années 1870.

Comme pour le projet précédent, la Chambre de commerce ne donne aucun avis sur l'emplacement de la ligne et de la gare. Elle se préoccupe de l'industrie et du commerce, mais non de la forme de la ville.

²⁸² - ADG. – 8 J 5 - Chambre de commerce de Nîmes, Séance du 29 Janvier 1840, Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

1.2.1.6 - La ville

Contrairement à notre étude précédente sur Avignon où la volonté d'implantation de la gare de voyageurs par la municipalité était nettement énoncée, l'avis de la ville de Nîmes sur la même question n'apparaît pas clairement. Les implantations sont-elle admises d'elle-même où sont-elles imposées à la municipalité ?

Nous posons cette double question, car nous ne connaissons pas l'attitude réelle de la ville vis à vis des emplacements : la municipalité ne remet pas en cause les implantations proposées et n'en suggère aucune, dans un cas comme dans l'autre.

Lorsque le premier projet de la ligne de chemin de fer d'Alès à Beaucaire est étudié, la municipalité n'émet aucune réserve sur l'emplacement de la gare au faubourg de Richelieu. En 1837, lors de la réalisation de la ligne, elle donne un avis favorable aux modifications faites par Talabot pour implanter la gare à proximité de la route d'Uzès, malgré les protestations de plusieurs habitants et de l'ancien maire, Bastide. Les délibérations du conseil municipal ne font état d'aucun débat sur ce sujet. De plus, elle cède à la compagnie une partie des terrains lui appartenant pour la construction de la gare. De fait, elle approuve cet emplacement. Est-ce pour elle l'occasion de réaliser une bonne opération financière ou se plie-t-elle à l'avis du concessionnaire ? L'attitude de la municipalité s'explique-t-elle par le caractère inconnu de ce nouveau moyen de communication ou mesure-t-elle l'intérêt de la gare ? Nous n'avons pas de réponses à toutes ces questions.

Toutefois, tant que le chemin de fer n'a pas prouvé son utilité en multipliant les échanges autour de l'embarcadère de chemin de fer, la municipalité se montre sceptique vis à vis de l'amélioration du développement de la ville grâce au chemin de fer. En effet, lorsqu'en 1837/38 des habitants des quartiers sud souhaitent le prolongement de la rue Roussy, au sud de la ville, la municipalité n'envisage pas la création de ces rues en fonction d'un hypothétique projet de ligne de Nîmes à Montpellier.

«Il serait également superflu d'insister sur l'importance que l'on veut bien attribuer à la rue Roussy d'après l'ouverture du chemin de fer avec lequel il doit entrer en communication, non plus que sur les deux nouvelles rues que l'on vient d'ouvrir sur le canal de fuite et qui suppléent au besoin à l'insuffisance de la rue Colbert. Il n'y a de vrai dans ces assertions qu'un projet de chemin de fer non autorisé et que l'ouverture d'une rue étroite, rétrécie à son embouchure sur le boulevard et ne remplacera jamais l'issue commode agréable et surtout bien entendue que procurera l'achèvement de la rue Colbert et qui rendra à ce quartier la vie et le mouvement dont il est actuellement privé [...]»²⁸³.

²⁸³ - AMN. - Délibération du conseil municipal de la ville de Nîmes du 14 février 1838.

La municipalité maintient cette attitude jusqu'en 1840, alors que les études définitives de la seconde ligne sont en cours. En effet, lorsqu'elle approuve le plan d'extension du faubourg de Richelieu à l'est, elle nomme cet agrandissement «quartier de l'embarcadère». En 1841, lorsque l'implantation de l'embarcadère et la nouvelle extension de la ville sont définitivement fixées en dessous de l'Esplanade, ce nouveau quartier prend également le nom de «quartier de l'embarcadère». Toutefois, le premier quartier de l'embarcadère, projeté à proximité de la gare du faubourg d'Uzès, figure sur le plan d'alignement de 1854, mais il ne sera jamais réalisé.

La ville est chargée de la confection du plan de ce nouveau quartier. Elle confie son établissement à l'architecte de Seynes et à l'ingénieur Chambaud et demande à chacun d'entre eux d'établir une version de ce plan. De Seynes était chargé par la municipalité d'établir le plan d'alignement de la ville et Chambaud était employé par l'administration municipale.

Cette attitude de la municipalité confirmerait l'hypothèse selon laquelle le rôle de la ville se situe dans les limites de son territoire, mais qu'elle n'intervient pas sur le choix du passage de la ligne. Lors des premiers projets d'une ligne de Marseille à Lyon, Avignon avait essayé de fixer le passage de la voie ferrée le long du Rhône, mais elle avait dû s'incliner devant cette nouvelle rationalité technique.



*Fig. 75 - Plan du faubourg Roussy avant l'implantation de la gare
détail plan de Nîmes – 1830 – (BN)*

1.2.2. - Les tracés : une histoire en deux temps

Les lignes de chemin de fer aux abords de la ville de Nîmes ont été construites pratiquement sans aucun débat, contrairement à ce que nous avons pu observer dans le cadre d'Avignon. Pour comprendre cet état de fait, nous avons cherché qu'elles en étaient les raisons. A Nîmes, l'histoire des lignes et des gares, comme nous le verrons plus particulièrement dans la troisième partie de notre recherche, s'inscrit dans l'histoire de la ville et de ses aménagements antérieurs, réalisés ou non. Ainsi, l'histoire de l'implantation des voies ferrées et des gares dans la ville ne peut-elle être envisagée sans une étude préalable des projets qui ont pu conduire au choix des emplacements des gares et des tracés. C'est pourquoi nous avons choisi dans le cadre de la présente recherche de nous attarder plus particulièrement sur les différents projets de canaux proposés pendant près d'un siècle pour résoudre les problèmes de communication de la ville avec les voies fluviales et maritimes.

Les tracés des lignes de chemins de fer n'ont pas remplacé exactement le tracé des canaux envisagés préalablement, mais l'étude de ces projets de canaux nous explique, d'une part, suivant quel processus la ligne d'Alès à Beaucaire a été créée et quel a été son rôle économique et, d'autre part, comment la gare de voyageurs de la ligne de Nîmes à Montpellier a été implantée et quelle a été son influence sur l'évolution de la ville. De plus, l'étude des canaux nous montre comment évoluent les réflexions sur l'aménagement de la ville et leur définition. Ces transformations s'inscrivent ainsi dans une histoire continue des projets urbains.

L'implantation de la gare de voyageurs nous intéresse plus particulièrement car elle s'inscrit directement dans l'histoire de l'aménagement de la ville. En effet, d'après nos recherches, sa position dépend plus de la forme urbaine et de la situation géographique de la ville que de la technique propre au nouveau moyen de transport. Le plan d'extension dessiné par l'architecte Raymond au sud de l'Esplanade, à la fin du XVIII^e siècle, nous révèle les intentions d'aménagements de la ville. Mais bien qu'elle diffère sensiblement du projet de port prévu au sud de la ville à l'occasion de l'étude du canal de Nîmes à Aigues-Mortes, la solution retenue pour l'emplacement de la gare de voyageurs s'inscrit dans le prolongement de ces projets. Le canal était un des moyens d'ouvrir et de prolonger la ville au sud, le chemin de fer sera la réponse donnée à ce problème. Transposée sur un viaduc parallèle à la ville, la voie ferrée est devenue nouvelle enceinte et nouvelle limite.

L'étude proprement dite des projets de port et du quartier aménagé entre la ville et le chemin de fer sera développée ultérieurement dans le 3^e chapitre. Nous analyserons notamment les rapports existant avec les différents projets d'aménagements de la ville. Nous nous contenterons ici de rappeler les principaux projets de tracés de canaux et

nous aborderons essentiellement la question de l'implantation de l'arrivée de ces canaux à Nîmes.

Dans le cas de Nîmes, la réflexion sur l'implantation du chemin de fer semble plus développée que dans d'autres villes moyennes, comme par exemple à Orléans²⁸⁴. Dans cet exemple, la gare est implantée en 1843 au nord, et en dehors de la ville et un projet de percement de rue est envisagé pour la relier à la place du Martroi. Cependant, elle sera réalisée cinquante ans plus tard. Ce n'est donc pas l'idée d'aménagement qui manque à une ville, mais la volonté et les moyens de les réaliser. Cette volonté peut dépendre, comme nous l'avons déjà noté pour Avignon, des préoccupations urbaines des villes au moment de l'implantation du chemin de fer.

1.2.2.1 - Un précédent, les canaux

À Nîmes, l'histoire de la ville s'inscrit depuis l'Antiquité dans le souci continu d'alimenter la ville en eau, soit pour l'approvisionnement des particuliers et des industries, soit pour faciliter le transport des marchandises. Ce besoin est de plus en plus prépondérant au cours des siècles, et plus particulièrement au XVIII^e et au XIX^e siècles, lorsque le commerce et l'industrie textile se développent.

En effet, à l'écart des grands axes fluviaux, Nîmes souhaitait être reliée à la mer par un canal depuis plusieurs siècles. Mais c'est surtout à partir du XVIII^e siècle que les projets de canaux se sont multipliés. La construction du canal du Midi au XVII^e siècle et la mise en chantier des canaux des Étangs (1700) et de Beaucaire à la fin du XVIII^e siècle relancent l'idée de ce projet et l'approfondissement de son étude. Au début du XIX^e siècle, avec les développements du bassin houiller d'Alès et de la machine à vapeur, les projets s'étendent d'Alès à la mer. Ainsi, l'ingénieur du Roy, Mareschal, envisage en 1750 de canaliser les eaux de la ville, en aval du centre, ainsi que le petit fleuve côtier de la plaine (le Vistre), afin de relier Nîmes à Aigues-Mortes. Cette idée, reprise lors de l'aménagement des boulevards au début du XIX^e siècle, sera plus particulièrement développée au début des années 1820. Toutefois, ces différents projets ne seront pas réalisés, la rationalité neuve du chemin de fer s'y substituant.

Nîmes bénéficie ainsi des réflexions engagées non seulement au niveau de ses embellissements, mais des projets de communication. Ces derniers sont introduits dans la ville comme des éléments urbains. C'est dans cette optique que le chemin de fer est implanté dans la ville, même si le résultat est différent de ce qui était projeté initialement. Tout était à créer, il n'y avait aucune influence géographique comme un cours d'eau car la ville n'est bordée par aucun fleuve, contrairement à Avignon. Seule,

²⁸⁴ - HUET, LAMBERT, 1988 et LAMBERT, 1989.

la position de la ville à flanc de coteaux obligeait le passage des voies de communications au sud.

Pourtant, ce qui change par rapport aux projets de canaux, c'est la manière d'intégrer ce nouveau moyen de transport dans la ville²⁸⁵. Les projets de canaux prévoyaient la construction du bassin et de la voie d'eau en cul de sac, perpendiculairement à l'Esplanade. Tandis que la ligne de chemin de fer entre Nîmes et Montpellier est envisagée non plus suivant ce principe, mais parallèlement à la ville. Le rapport aux temps n'est plus le même, ce qui était initialement un élément de desserte s'intègre dans un réseau plus important de ligne. Le rêve d'un embarcadère fluvial, bordé d'arbres, s'ouvrant sur la campagne et apportant la fraîcheur nécessaire aux étés nîmois a laissé la place à une grande avenue et à un viaduc limitant l'horizon.

1.2.2.1.1 - Nîmes à la mer

L'idée de relier Nîmes à la mer est envisagée régulièrement au cours des siècles, les archives de la ville l'attestent. Au sud de la ville coule le Vistre, une rivière qui relie Nîmes à Aigues-Mortes. Le projet de la rendre navigable remonterait, d'après les historiens de Nîmes, au XIII^e siècle²⁸⁶. En effet, les consuls auraient eu cette idée afin de retenir les marchands italiens et lombards installés à Nîmes et qui voulaient retourner chez eux.

L'idée de cette entreprise est exposée à nouveau au XV^e siècle, sous François 1er, et à plusieurs reprises aux XVII^e et au XVIII^e siècles par les États généraux du Languedoc, notamment en 1689, 1696, 1751, 1788 et 1791. Les constructions du canal de Riquet, au XVII^e siècle, puis des canaux des Étangs et de Beaucaire à Aigues-Mortes, à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle ne sont sans doute pas étrangères à ces différentes tentatives. Ces diverses propositions envisageaient de relier Nîmes à Aigues-Mortes par un embranchement. Ce canal aurait été ainsi directement relié d'une part au Rhône et, d'autre part, à Sète et à l'Atlantique.

1.2.2.1.1.1 - Les projets de Mareschal

A partir du milieu du XVIII^e siècle et jusqu'au début du XIX^e siècle, la pensée initiale du canal s'est transformée en véritable projet. Plusieurs compagnies se sont succédées pour le concrétiser.

En 1751, le directeur général des fortifications de la province, Mareschal, envisage de desservir Nîmes par un canal qui partirait de l'embouchure du Gardon dans le Rhône et aboutirait à Aigues-Mortes en suivant partiellement le cours du Vistre.

²⁸⁵ - Lorsqu'il s'agit d'embellir la ville, l'échelle du projet est prise en compte.

²⁸⁶ - TEISSIER-ROLLAND, J., 1842.



Fig. 76 - Canal du Rhône à la mer par Nîmes - Projet Mareschal – (AN)

Le 20 novembre 1752, une délibération²⁸⁷ concède au maréchal de Richelieu le canal navigable depuis l'étang de Thau, jusqu'au Rhône, non en suivant les marais comme l'avait proposé le maréchal de Noailles, mais en passant par Nîmes et pour aboutir au Rhône, près du village de Comps. Ce projet était une variante du canal de navigation projeté depuis l'étang de Thau jusqu'au Rhône, et qui sera réalisé sous les noms de canal des Étangs et de canal de Beaucaire. Il était envisagé dans le prolongement de ceux de la jonction des deux mers.

Mais l'idée de relier le Rhône à Nîmes par un canal fut abandonnée car l'alimentation du canal en eau était impossible, —le niveau des eaux du Rhône est plus bas que celui de la ville de Nîmes et la ville d'Uzès s'opposait à ce que l'on se serve des eaux de l'Eure ce qui l'aurait privée d'eau—. Mareschal développa néanmoins l'étude de la seconde partie du canal, entre Nîmes et Aigues-Mortes. Il en rédigea les plans et devis. Le canal partait du sud de la ville, en dessous de l'Esplanade, suivait le Vistre par le Caylar jusqu'au canal de la Rade et communiquait avec la Méditerranée par le grau d'Aigues-Mortes. Sa construction devait s'appuyer sur l'agrandissement du Vistre et il devait être alimenté par les eaux du Gard et du Gardon. Cet embranchement devait permettre en outre la navigation des marchandises et l'irrigation des terres traversées.

Une compagnie se présenta, mais devant le montant de l'opération et le manque de rentabilité prévu du canal, elle renonça à l'entreprise.

²⁸⁷ - Commandant en chef du Languedoc pendant cette période, il deviendra par la suite gouverneur de la province de Guyenne.

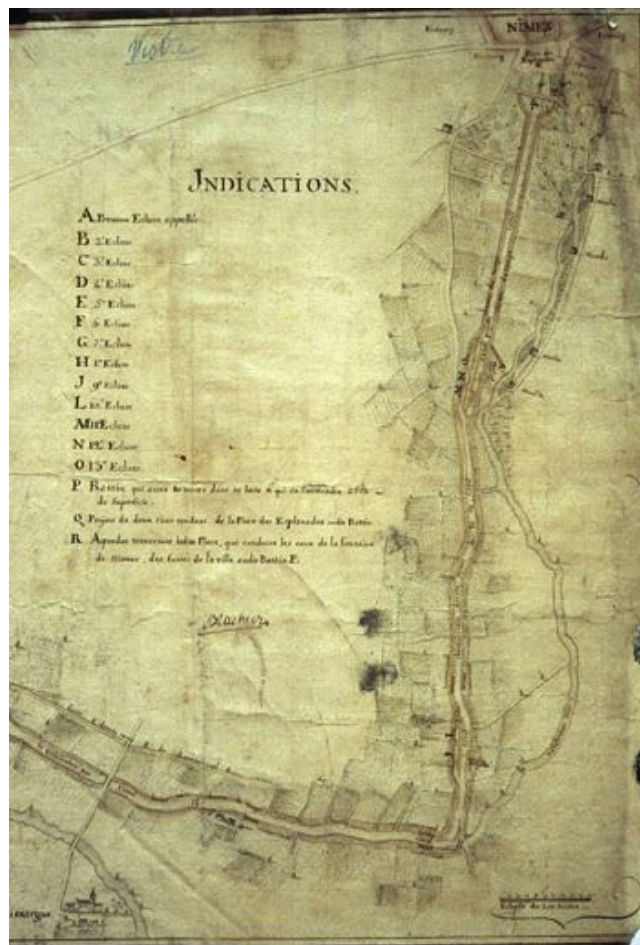


Fig. 77 - Canal de Nîmes à la mer - Projet Blachier - (AN)

1.2.2.1.1.2 - Plusieurs auteurs pour un canal

À la fin des années 1770, l'idée du canal est successivement reprise par plusieurs compagnies, dont les frères Blachier, le Sieur Benavent, et le Sieur Braisner. Ils se regroupent et forment une nouvelle compagnie. De nouveaux plans et devis sont dressés et présentés à l'intendant du Languedoc, Saint-Priest, qui reconnaît l'utilité publique de l'opération. Un arrêt du conseil est finalement obtenu en 1788 pour construire le canal. Cependant, malgré cette approbation, l'exécution en est repoussée. Le projet est régulièrement présenté aux différentes administrations jusqu'à la Révolution, mais il ne sera jamais réalisé.

En 1797, Delon, conseiller au présidial de Nîmes, émet de nombreuses brochures sur un projet de canal du Rhône à Aigues-Mortes par Nîmes. Mais il semble que son entreprise n'a pas été prise au sérieux. Il n'y eut aucune étude approfondie, ni enquête.

1.2.2.1.1.3 - L'ingénieur Grangent et le port

La tourmente révolutionnaire arrête temporairement les études, mais le projet n'est pas oublié. De 1802 à 1810, les nouveaux préfets du Gard s'occupent à leur tour du canal, comme leurs prédécesseurs, les intendants du Languedoc. Le citoyen Blachier aîné

présente de nouveau son projet à l'ingénieur des Ponts et Chaussées du département, Grangent. Celui-ci, qui vient d'être nommé ingénieur en chef du département, se fera un point d'honneur d'accélérer l'opération du canal. (Cf. annexe 2).

Ainsi, lors de l'aménagement des boulevards au sud de la ville, à l'emplacement de l'enceinte récemment démolie, il dessine et intègre le projet du port et du canal, en dessous de l'Esplanade, en liaison avec les nouveaux boulevards.

Malgré la bonne volonté du département, ce projet ne sera pas exécuté. Les événements politiques de la France détournent les fonds et l'aide potentielle du gouvernement. Il faudra attendre le début des années 1820 pour que l'entreprise soit de nouveau à l'ordre du jour, grâce à l'impulsion donnée par le gouvernement pour l'achèvement des canaux. Parallèlement, le développement de la machine à vapeur et la nécessité de produire de la houille à bon marché met en valeur le développement des mines de la Grand'Combe situé au nord d'Alès, dans le département du Gard.

1.2.2.1.2 - Alès à Nîmes et à la mer

1.2.2.1.2.1 - Les mines de la Grand'Combe

L'essor de la machine à vapeur a donné aux entreprises et à la navigation une nouvelle impulsion. La proximité du Rhône et de la ville de Marseille, grande consommatrice de charbon qu'elle importait initialement d'Angleterre, favorisa le développement des mines de la Grand'Combe et de l'industrie métallurgique dans ce bassin houiller.

La présence dans le bassin d'Alès d'abondantes houillères et de gisements de fer était de notoriété publique depuis plusieurs siècles. La fonte²⁸⁸ du minerai de fer et l'extraction du charbon occupaient d'importantes industries locales. Toutefois, au début des années 1820, l'accès aux mines s'effectuait uniquement par la route. De fait, les houilles s'écoulaient difficilement, car il était plus facile de faire venir du charbon d'Angleterre par la mer que de la Grand'Combe. Pour remédier à cette situation, l'idée d'ouvrir un canal entre les mines et la mer fut proposée. Il semble qu'elle fut soumise dès 1807²⁸⁹, mais nous ne savons pas dans quelles conditions. Ce n'est donc qu'au début des années 1820 qu'une compagnie se présenta pour réaliser cette entreprise.

²⁸⁸ - La fonte est un alliage de fer et de carbone. Elle présente un inconvénient majeur qui est de ne pouvoir être ni laminée, ni forgée, ni martelée. C'est le minerai de fer, traité dans les hauts fourneaux, qui donne de la fonte. Si l'on élimine l'excès de carbone de la fonte par le puddlage (procédé qui permet d'obtenir du fer à partir de fonte et de houille non cokéfiée dans des fours à réverbère (1783/1784), on obtient le métal que l'on appelle le fer, ou, en diminuant encore le carbone, l'acier.

Le développement de la fonte, puis du fer, a été permis grâce à la substitution du coke au charbon de bois comme combustible dans les hauts fourneaux au début du XVIII^e siècle.

²⁸⁹ - TEISSIER-ROLLAND Jules, 1842.

1.2.2.1.2.2 - 1822, le canal de Despuech et Durand

Le 20 janvier 1822, une compagnie présente un projet de canal d'Alès à Aigues-Mortes. Son tracé général passait à quelques kilomètres de la ville de Nîmes, mais elle était desservie par une canalisation, située au nord de la ville, et par un embranchement établi au sud de la ville. La conduite d'eau située au nord devait d'une part conduire, à mi-côteau de la Tour Magne, un volume d'eau suffisant pour desservir la ville et, d'autre part, alimenter un bassin situé au-dessus de l'embranchement du canal desservant Aigues-Mortes. Les eaux auraient été conduites par des aqueducs au pourtour de la ville, sous les boulevards, jusqu'au bassin. La seconde partie du projet de Nîmes à Aigues-Mortes reprenait l'idée du canal développée aux siècles précédents. Pour soutenir cette entreprise, la ville de Nîmes avait promis une subvention de 400.000 francs.

Le projet fut remis aux ingénieurs du département du Gard et il fut soumis à une enquête publique. Les autorités reconnurent son utilité, mais elles souhaitèrent que le projet fût approfondi et qu'il conservât les intérêts des communes bordant le Gardon. En effet, les communes riveraines de la rivière d'eau s'opposèrent à ce projet, car le canal devait être alimenté par les eaux du Gardon et elles considéraient que la réalisation de cet ouvrage les priverait d'eau pendant l'été.

« La commission ne terminera pas sans énoncer ici une opinion qui s'est élevée dans le cours de ses délibérations sur le canal d'Alais²⁹⁰ à la Mer. Ce canal a été et est encore dans le pays l'objet de craintes plus ou moins fondées. Sous un climat brûlant et dans une contrée où le sol est presque constamment desséché par le soleil, l'eau est un élément précieux indispensable et tout à la fois une source de richesse et de santé. Les riverains des deux gardons se sont vivement opposés à la déviation de ces rivières qui servent à l'irrigation de leur domaine et à l'abreuvement de leurs bestiaux [...]»²⁹¹.

Néanmoins, l'administration autorisa le projet, mais à condition qu'un chômage fût prévu sur le canal pendant les quatre mois les plus chauds. Nîmes, qui avait justement besoin du canal pour alimenter en eau la ville pendant cette période de l'année, retira sa subvention, car avec cette clause, la canalisation envisagée au nord ne lui était plus d'aucune utilité.

Malgré ces oppositions et le retrait de la subvention de la ville, la compagnie souhaitait obtenir les autorisations nécessaires pour réaliser le canal. Mais l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Grangent, et la commission des canaux, consultée régulièrement entre 1825 et 1829, considérèrent que les études n'étaient pas suffisantes. Toutefois, afin que la compagnie puisse procéder aux travaux nécessaires à la rédaction d'un projet

²⁹⁰ - Ancienne orthographe d'Alès.

²⁹¹ - AN – F¹⁴ 1213 - Commissions des canaux, canal d'Alais à la mer. Avis du 29 décembre 1826.

régulier (tracés, nivellement, sondages, etc.) qui serait en suite présenté à la vérification de l'administration générale des Ponts et Chaussées, il fallait qu'une ordonnance Royale autorise des études approfondies²⁹².

Cette ordonnance fut accordée le 15 juin 1825 et la compagnie put enfin commencer l'étude approfondie de son projet. L'année suivante, en 1826, elle envisagea de faire prolonger le canal d'Alès jusqu'aux mines situées au-dessus de cette ville.

1.2.2.1.2.3 - Du canal au chemin de fer

Toutefois, la réalisation de cette entreprise se heurtait toujours à de nombreux obstacles dont le principal, et incontournable, était son approvisionnement en eau, mais aussi son exécution. En effet, les difficultés liés à la nature du terrain sur le plan géologique et géographique, que ce soit entre Alès et Nîmes ou entre Nîmes et la mer, posaient de nombreux problèmes techniques et rendaient sa réalisation difficile. De plus, l'utilisation du Vistre se heurtait à la question de propriété des rives de la rivière utilisée alors comme un canal de dessèchement, creusé autrefois en partie par la province et curé depuis par les communes riveraines.

«La concession aura provisoirement pour limite, dans la partie inférieure du canal, le point de rencontre avec le Vistre, jusqu'à ce que les questions de propriété auxquelles ce dernier cours d'eau peut donner matière soient jugées définitivement et si par l'issue de ces jugements, la compagnie ne pouvait pas obtenir l'abandon du lit du Vistre, elle serait tenue de prolonger la navigation par un canal qu'elle ouvrira latéralement à cette rivière et dont elle devra au préalable soumettre les projets à l'examen de l'administration [...]»²⁹³.

Devant ces nombreuses difficultés, la commission des canaux considéra, le 29 décembre 1826, qu'il serait peut-être plus raisonnable d'envisager un autre moyen de transport, comme par exemple un chemin de fer. En effet, en 1825, une compagnie avait proposé cette solution :

«La considération de ce chômage, celle des dépenses qu'entraînera l'exécution des ouvrages sur un sol aussi tourmenté, la difficulté de parvenir à rendre suffisamment étanche un sol de gros graviers ou de galets, la pensée qu'il s'agit surtout et presque uniquement d'ouvrir un débouché aux produits des riches houillères que recèle ce territoire, et par conséquent de créer une voie essentiellement descendante où la remontée ne sera jamais bien importante, tous ces motifs conduisent assez naturellement à regarder la localité comme plus favorable peut-être à l'établissement d'un chemin de fer qu'à celui d'un canal. Une compagnie s'est déjà présentée pour le chemin de fer, mais jusqu'à présent elle n'a point donné de suite à sa première demande. La société du

²⁹² - AN - F¹⁴ 1213 - Commissions des canaux, canal d'Alais à la mer. Avis du 21 février 1825.

²⁹³ - AN - F¹⁴ 1213 - Commissions des canaux, canal d'Alais à la mer. Avis du 29 décembre 1826.

canal au contraire est en instance auprès de l'administration. Dans cette position des choses, la commission ne peut émettre aucune opinion positive [...]»²⁹⁴.

La compagnie du canal d'Alès à la mer ne parviendra pas à mobiliser les capitaux nécessaires à son exécution. Toutefois, elle réitère la demande de concession pour l'établissement d'un canal d'Alès à la mer jusqu'en 1835, et cela en dépit de la concurrence du chemin de fer. L'ingénieur du département, Vinard, reconnaissait que, malgré les inconvénients du canal et malgré le préjudice apporté au chemin de fer par sa concurrence, ces motifs n'étaient pas suffisants pour interdire son exécution.

«1° - L'exécution de ce canal ne contrariera-t-elle pas le projet que la ville de Nîmes a de dériver une partie des eaux du Gardon, pour l'usage de ses habitants et l'intérêt d'amener des eaux dans une ville aussi importante, n'est-il pas supérieur à celui d'ouvrir un canal de navigation ?

2° - Aujourd'hui qu'un chemin de fer est autorisé par une loi, ces deux entreprises peuvent-elles et doivent-elles exister simultanément²⁹⁵ ?

Malgré l'entêtement de l'ingénieur Durand, le canal ne verra jamais le jour. Il fut remplacé par le chemin de fer d'Alès à Nîmes pour la section située au-dessus de Nîmes. En ce qui concerne la section de Nîmes à Aigues-Mortes, l'évolution des échanges montra que cette direction n'était plus opportune. Elle fut supplantée par une ligne est/ouest, de Nîmes à Beaucaire. Toutefois, un embranchement ferroviaire de Nîmes à Aigues-Mortes fut réalisé plus tardivement en 1873.

L'histoire de ce dernier projet de canal d'Alès à la mer précède et se superpose à l'histoire des lignes de chemins de fer réalisées autour de Nîmes. Ce récit permet de comprendre comment et pourquoi l'implantation des lignes de chemins de fer fut approuvée sans aucune discussion préalable par la municipalité et le département. Il nous a permis également de mettre en lumière la volonté de relier Nîmes à la mer, et surtout d'offrir un débouché aux mines de la Grand'Combe.

Le chemin de fer résolvait la difficile question de l'approvisionnement en eau du canal et évitait un percement coûteux. Toutefois, la question de l'alimentation en eau de la ville n'était pas résolue. Ce n'est qu'en 1871 que cette question fut enfin réglée, par l'ingénieur Dumont, après plusieurs propositions et grâce au progrès de la technique. Inséparable des projets de canaux, l'alimentation de la ville en eau fit également l'objet de projets associés au chemin de fer.

²⁹⁴ - *Ibid.*

²⁹⁵ - AN - F^{14bis} 7085 - Projet de canal d'Alais à la mer, Extrait des registres du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Séance du 13 mars 1835.

1.2.2.2 - La ligne de chemin de fer d'Alès à Beaucaire

1.2.2.2.1 - Exemples antérieurs de chemin de fer destinés au transport des marchandises

Le chemin de fer apparaît en France avec la concession, en 1823, d'une ligne entre Saint-Etienne et Andrézieux afin de suppléer au transport du charbon par la route jusqu'à la Loire. La construction de cette ligne est ainsi associée au transport des marchandises pondéreuses, en particulier de la houille. Cette première ligne, de 23 km, fut complétée plus tardivement par une seconde ligne, d'Andrézieux à Roanne, dont la concession fut accordée en 1828. Entre-temps, en 1826, l'adjudication d'une ligne de Saint-Etienne à Lyon fut accordée. La ligne, longue de 58 km, fut ouverte partiellement en 1830, et en totalité en 1832/1833. La traction des premiers convois était initialement assurée par des chevaux. La circulation de la première machine à vapeur eut lieu, en 1832, entre Saint-Etienne et Lyon.

L'amélioration des procédés de transformation de la fonte en fer et l'apparition du chemin de fer constituent un exemple prometteur pour les propriétaires des mines de la Grand'Combe.

1.2.2.2.2 - Le développement de la métallurgie de la Grand'Combe et l'origine du chemin de fer d'Alès à Beaucaire

Suivant l'exemple de l'Angleterre, et de quelques centres français, comme le Creusot et Saint-Etienne, le bassin d'Alès avec ses mines de fer et de charbon, à la fois mitoyennes et importantes en apparence, paraissait tout désigné pour l'installation d'une industrie du fer selon le modèle anglais. Dès la fin du XVIII^e siècle, des expériences furent tentées à Alès par Marchant, un entrepreneur, qui tenta de fondre du minerai de fer à l'aide de coke, suivant les expériences conduites par le savant français Genessanne en 1773. Les États Généraux du Languedoc séduits par cette tentative versèrent à l'intéressé une subvention destinée à lui financer un voyage en Angleterre, mais celui-ci ne donna aucun résultat.

Au début des années à Alès, un groupe de notables forme une société civile pour l'exploitation des mines d'Alès, intitulée Société Civile d'Exploitation des Mines et Houillères d'Alès. D'après Robert Locke²⁹⁶, il semblerait que le principal instigateur de ce projet fût le maréchal Soult. Soult avait envisagé la création d'un complexe industriel comprenant, outre les mines de charbon de la Grand'Combe, la construction d'un centre métallurgique. Il avait également imaginé la desserte de ce complexe à l'aide de la construction d'un réseau de canaux. Le maréchal Soult avait pour associés de riches propriétaires fonciers et membres importants des banques d'affaires parisiennes, tous

²⁹⁶ - LOCKE, 1978.

députés : Auguste Bérard, Jacques Vassale, tous les deux banquiers, le baron de Crossac, ingénieur en chef et directeur au Corps Royal des Mines, ainsi que le vicomte de la Rochefoucauld, riche propriétaire.

En 1827, une ordonnance royale concéda à la Société Civile une mine de charbon à Tréllys et une mine de fer à Treseloup, toutes deux situées dans le bassin d'Alès. Le manque de rentabilité de Tréllys nécessita l'acquisition d'une autre mine de charbon ; la mine de charbon de Rochebelle fut choisie. La concession avait été accordée initialement en 1809 à la famille Turbeuf, pour alimenter une verrerie, et ses réserves étaient pratiquement intactes. Une nouvelle Société fut montée sous le nom de la Société Civile des Houillères de Rochebelle et Tréllys. En 1829, les sociétaires décidèrent la création d'une seconde société, la Société des Fonderies et Forges d'Alès. La première avait été créée pour assurer avant tout l'approvisionnement en combustible de la seconde. La même année, la construction des forges fut entreprise mais, en 1830, la crise retarda le début de la production de fonte, car la banque qui détenait les fonds fit faillite. De plus, le charbon extrait se révéla de mauvaise qualité et le premier haut fourneau ne produisit de la fonte qu'en 1832. Parallèlement, la forge qui devait permettre la transformation de la fonte en produit métallurgique était quant à elle toujours en construction en Angleterre. Ainsi, ces différents retards entraînèrent la hausse des coûts de production. Toutefois, l'amélioration des techniques de la fonte permit de les réduire. Les fonderies d'Alès purent ainsi fabriquer les rails qui servirent à la construction du chemin de fer.

Entre-temps, en 1829, le maréchal Soult décida de faire l'étude d'un canal ou d'un chemin de fer entre Alès et Beaucaire afin d'écouler le charbon et la production métallurgique. Il reprenait l'idée des projets précédemment proposés, en 1822 d'un canal et en 1825 d'un chemin de fer.

1.2.2.2.3 - Projets et tracés

1.2.2.2.3.1 - 1825 - Le premier projet d'un chemin de fer d'Alès à la mer - La compagnie des chemins de fer d'Alès

Dès le 16 février 1825, soit deux ans seulement après la concession du chemin de fer de Saint-Etienne à Andrézieux, des industriels, regroupant les directeurs et gérants des principales mines du pays, s'unissent et projettent la construction d'une voie ferrée du territoire houiller des Cévennes à la mer, par Nîmes. Ces industriels souhaitent ainsi créer un débouché aux charbons des Cévennes. Le tracé de cette ligne envisageait deux directions : Alès/Lunel et Alès/Aigues-Mortes par Nîmes. Bien que la demande de la Compagnie des chemins de fer d'Alès fût jugée insuffisante par le directeur général des Ponts et Chaussées, le projet reçut un avis favorable de la part de l'ingénieur en

chef du Gard, Grangent. Toutefois, la Chambre de commerce de Nîmes, qui avait été consultée au préalable (10 avril 1825) fut embarrassée par cette requête et demanda que le dossier fût renvoyé à la Chambre de commerce d'Alès. Celle-ci donna un avis favorable au dossier et, le 25 avril 1825, une enquête fut prescrite.

Ce projet n'eut cependant pas de suite et il fallut attendre 1830 pour que de nouvelles demandes de concessions fussent sollicitées.

1.2.2.2.3.2 - 1830 - La Société Civile d'études et de Recherche et la compagnie du maréchal Sout.

En 1830, la concession d'une ligne de chemin de fer au départ d'Alès fait l'objet de deux demandes :

- La première émane d'une Société Civile et de Recherche, constituée par quelques habitants de Nîmes et d'Alès, quelques capitalistes de Paris, ainsi que les directeurs des Sociétés houillères de Rochebelle et Tréllys, Ch. Havas et D. Berrénéché-Mutari. Cette société envisageait la création d'une ligne de chemin de fer, soit entre Alès et Aigues-Mortes, soit entre Alès et Beaucaire : chacune de ces deux directions comportant un embranchement sur Nîmes. La Société fut autorisée le 20 avril 1830 à exécuter tous les travaux préliminaires à l'établissement d'une ligne de chemin de fer.
- la seconde émanait d'une société d'études, composée en majeure partie de banquiers et de riches négociants de la région, présidée par le maréchal Sout.

La Compagnie du maréchal Sout - Le projet Talabot

Cette société envisagea dans un premier temps d'étudier quel était le meilleur moyen de transport pour desservir les mines de charbon : canal et chemin de fer furent mis en concurrence. L'étude du projet fut confiée à Paulin Talabot qui conclut rapidement à la supériorité du chemin de fer sur le canal.

«Il déclarait, en outre, qu'on ne pourrait jamais faire arriver la voie d'eau jusqu'à l'entrée même des galeries de telle sorte que le minerai extrait devrait subir, avant son embarquement, diverses opérations de manutention, charroi, transbordement, etc., toutes choses susceptibles d'augmenter leur prix de revient dans une proportion considérable²⁹⁷».

Déroulement des études

Après avoir fait un voyage en Angleterre afin de s'initier aux techniques ferroviaires, Paulin Talabot s'attacha aux études de la ligne de chemin de fer. Son rapport fut remis le 1er février 1832. Le 15 du même mois, la société d'études demandait au Ministère des Travaux Publics l'autorisation d'exécuter à leurs frais le chemin de fer. Une enquête

²⁹⁷ - ROSELLI, 1931.

administrative, préalable à l'établissement de la voie ferrée, fut ouverte le 20 février 1832.



Fig. 78 - Aboutissants de la ligne d'Alès à Beaucaire
(dessin de l'auteur)

Un projet, mais trois aboutissements

Le tracé du chemin de fer avait été étudié suivant trois directions :

1 - Alès/Aigues-Mortes, 2 - Alès/Bellegarde, 3 - Alès/Beaucaire.

Toutefois, ces trois tracés passaient tous à proximité de la ville de Nîmes, avec laquelle un embranchement était envisagé.

Le tracé de Beaucaire fut retenu par Talabot, car il permettait de desservir rapidement Marseille, destinataire privilégié du trafic des houilles. Ce tracé desservait Nîmes par un embranchement qui arrivait à l'est de la ville, à proximité du faubourg d'Uzès. Talabot envisageait d'y construire une grande gare comprenant trois voies ferrées différentes, en provenance d'Alès et de Beaucaire.

1.2.2.2.3.3 - La première concession de la ligne d'Alès à Beaucaire

Un projet, mais deux compagnies

Malgré les oppositions des villes d'Aigues-Mortes et de Bellegarde, la commission chargée de donner son avis sur le projet rédigea son procès-verbal qu'elle adressa à la Chambre de commerce de Nîmes en avril 1832. La commission, bien qu'elle reconnût la nécessité de la ligne de chemin de fer, refusa de donner la concession à la Société d'Études, sans qu'aucune adjudication soit faite, comme l'avait demandé la compagnie de Talabot²⁹⁸.

En effet, une nouvelle compagnie, composée par les administrateurs de la Compagnie des mines de la Grand'Combe, Abric, Mourrier et Veauté, avait protesté contre la concession directe de la ligne de manière. Elle adressa à cet effet une pétition au ministre de l'Intérieur qui la transmit au préfet du Gard. Celui-ci la rejeta et donna un avis favorable à la concession de la ligne à la compagnie de Talabot. Toutefois, le conseil Général des Ponts et Chaussées maintint sa position et décida que l'adjudication serait publique afin d'obtenir les meilleurs offres possibles.

Dans ce but, un cahier des charges fut donc rédigé en août 1832 et les conditions de l'adjudication furent arrêtées. La date en fut d'abord fixée au 15 novembre 1832, puis elle fut repoussée sine die.

Fusion des deux compagnies et première adjudication

Sous le titre de Compagnie des mines de la Grand'Combe, les administrateurs de la nouvelle compagnie, associés à de riches notables²⁹⁹, soumissionnèrent le 24 décembre 1832. Mais cette société qui paraissait riche et puissante, capable de fournir les garanties nécessaires pour la bonne exécution des travaux, manquait d'expérience technique. Par contre, cette expérience, la compagnie des frères Talabot l'avait acquise en étudiant pendant trois ans tous les détails relatifs à l'établissement de la voie ferrée projetée. Ainsi, le 11 mars 1833, les deux compagnies s'entendirent pour déposer une soumission commune à la préfecture du Gard, sous le titre de la Compagnie des chemins de fer d'Alès. Mais la concession ne fut adjugée définitivement aux frères Talabot et à la Société des Houillères que le 29 juin 1833.

Cependant, trois ans après l'adjudication, le chantier n'était pas encore ouvert. En février 1835, douze commerçants et industriels de Marseille s'adressèrent au président de la Chambre de commerce de cette ville pour réclamer la construction de la ligne de chemin de fer afin de permettre le développement des usines et des bateaux à vapeur :

²⁹⁸ - En 1832, le maréchal Soult fut nommé ministre des Travaux Publics, aussi se retira-t-il de la compagnie.

²⁹⁹ - Principaux actionnaires : Étienne François Nadal, Émile Barré, Jacques Goirand.

«Tout le midi, et la ville de Marseille en particulier souffrent de la rareté et du prix élevé de la houille devenue objet de première nécessité, soit par la consommation de ses nombreuses usines, soit pour l'emploi de la navigation à vapeur qui prend chaque jour une nouvelle extension dans la Méditerranée³⁰⁰».

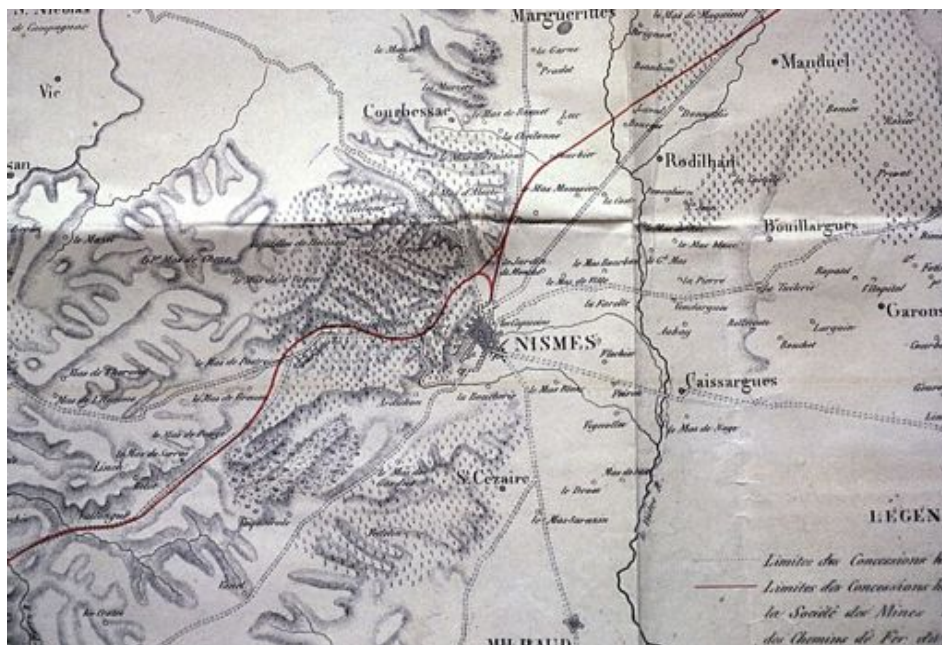


Fig. 79 - Ligne d'Alès à Beaucaire, plan aux abords de Nîmes en 1833 (ADG)

1.2.2.2.3.4 - Une nouvelle compagnie, pour une nouvelle concession

La Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard

En fait, malgré l'autorisation de construire le chemin de fer, la compagnie n'avait pas réuni les fonds nécessaires à l'entreprise. Dans un premier temps, elle avait fait appel à l'épargne publique, mais aucune action n'avait été souscrite. Aussi, dans un second temps, elle décida de réunir les mines de la Grand'Combe à la compagnie des chemins de fer et de constituer, le 10 mai 1836, une nouvelle société sous le nom de la Compagnie des mines de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard. Pour réaliser cette association, l'augmentation du capital était nécessaire. Plusieurs commerçants³⁰¹ de Marseille apportèrent leur soutien à la nouvelle société, parmi lesquels Jacques Fraissinet, Jean Luce³⁰², Joseph Ricard et Simon Thérond.

³⁰⁰ - LENOBLE, Jean, 1989.

³⁰¹ - ROSELLI, 1931.

³⁰² - Cf. : RONCAYOLO, 1990a.

L'aide de l'État, l'adjudication définitive et une nouvelle société

Mais ce nouvel apport de capital fut insuffisant, car les actions émises eurent peu de succès. Les concessionnaires durent solliciter l'appui du gouvernement et obtenir de lui un prêt de six millions de francs.

Devant la nécessité de lutter contre le charbon anglais, le gouvernement vota finalement le prêt, en imposant toutefois plusieurs conditions notamment celle de livrer, pendant 14 ans, la houille aux services publics des ports de la Méditerranée à prix réduit. Ainsi, le 21 juin 1837, le nouveau projet de loi fut ratifié devant la chambre et la loi fut promulguée le 27 juillet. Parallèlement à cette demande de prêt, la banque Rothschild souscrivit 6 millions de francs d'actions de la société.

Ces deux sommes constituant un capital supérieur à celui fixé primitivement, un nouvel acte fut rédigé le 27 juillet 1837, constituant définitivement la Société des mines de la Grand'Combe et des chemins du Gard.

Les travaux : une réalisation en deux temps



Fig. 80 - Ligne d'Alais à Beaucaire, phasage des travaux
(dessin de l'auteur)

C'est seulement à partir de ce moment là, que les travaux purent enfin commencer. Toutefois, la réalisation de la ligne fut entreprise de manière fragmentée : d'une part, le tracé de Beaucaire à Nîmes, d'autre part, le tracé de Nîmes à Alès.

Ainsi, dès la fin du mois de juillet 1837, le piquetage et le jalonnement furent entrepris sur la section de Nîmes à Beaucaire, tandis que ceux de la section de Nîmes à Alès ne furent commencés qu'à partir du mois d'octobre de la même année. Au début de 1838, les plans parcellaires et l'état indicatif des propriétés furent dressés et les travaux d'établissement de la voie proprement dite furent engagés au printemps 1838. L'inauguration officielle de la ligne se fit également en deux temps : la section de Nîmes à Beaucaire (1) fut inaugurée le 15 juillet 1839, celle de Nîmes à Alès, (2) un an plus tard, le 10 août 1840.

1.2.2.3.5 - L'influence des projets dans la vallée du Rhône : le projet Talabot entre Marseille et la vallée du Rhône³⁰³

L'idée de réaliser une voie ferrée du nord au sud de la France a été émise dès l'apparition du chemin de fer dans la vallée du Rhône. Ainsi, un premier projet de chemin de fer le long de la vallée fut proposé dès 1825, en parallèle à la première proposition d'un chemin de fer d'Alès à Beaucaire.

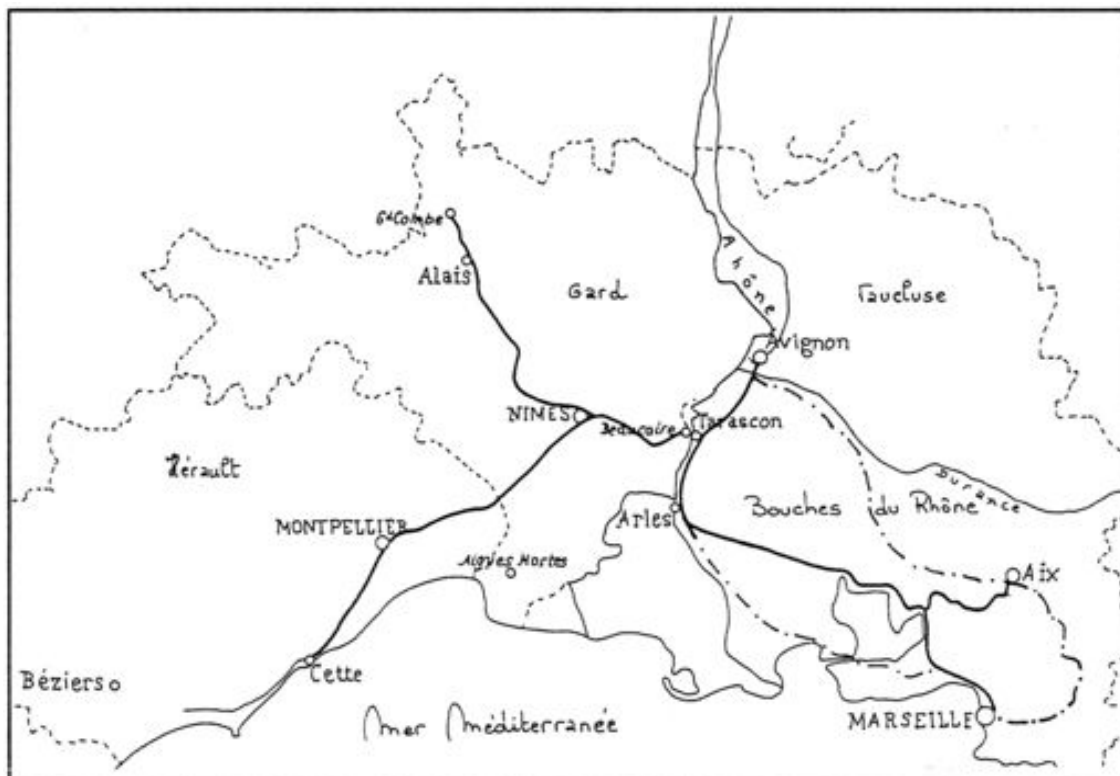
Lorsqu'en 1833 l'État vote une loi pour l'étude de cinq grandes lignes de chemin de fer, de Paris aux principales frontières du pays, celle de la ligne le long du Rhône est confiée à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées -. En 1837, lors de la discussion de ce projet à la Chambre des députés, seule la réalisation de la section d'Avignon à Marseille reçoit l'approbation de l'État.

Dans son rapport, Kermaingant avait proposé trois solutions entre ces deux villes. Deux des tracés suivaient le Rhône, le troisième se dirigeait vers Aix-en-Provence et la vallée de l'Huveaume, siège de mines de lignite et centre houiller. Le rapport de l'ingénieur concluait à l'approbation du tracé le long du fleuve qui desservait Arles et les Martigues, en dessous de l'Étang de Berre. Ce tracé desservait également Tarascon, situé en face de Beaucaire. Ce choix correspondait à un besoin réel : à partir de Tarascon, le delta du Rhône était soumis aux caprices du fleuve et il était difficilement navigable jusqu'à son embouchure. Des canaux avaient été entrepris pour résoudre le problème de communication entre le Rhône et Marseille.

Ainsi, en 1837, parallèlement à la concession du chemin de fer d'Alès à Beaucaire, Talabot, associé à Didion, entreprend l'étude du projet d'un chemin de fer entre Tarascon et Marseille, dans le prolongement de la ligne d'Alès à Beaucaire. Il souhaitait ainsi offrir un débouché aux mines de la Grand'Combe en reliant la ligne de

³⁰³ - Cf. : 2^{ème} partie, Chapitre 2, Avignon, Chemin de fer.

Tarascon à Marseille à celle d'Alès à Beaucaire. Il proposa également d'inclure cette ligne dans le projet d'une grande ligne méridionale qui aurait ainsi permis de joindre Bordeaux à Marseille et à l'Italie.



*Fig. 81 - Premières lignes de chemins de fer dans le sud-est de la France
Tracés réalisés : en trait continu ; tracés rejetés : en trait pointillé
(dessin de l'auteur)*

La proposition de Talabot souleva l'hostilité de la ville d'Avignon et du département du Vaucluse qui proposèrent comme contre-projet une ligne directe entre Avignon et Marseille, qui évitait Tarascon et Arles. Ce tracé est connu sous le nom de projet «Montricher». Talabot modifia son projet en 1842 en prolongeant le tracé de la ligne jusqu'à Avignon afin que la concession du chemin de fer du Rhône à Marseille ne lui échappe pas. Elle lui fut octroyée l'année suivante. Retardés par les crues du Rhône et de la Durance, les travaux ne commencèrent qu'en 1845. Ils ne furent difficilement terminés qu'en 1849, après la mise en service partielle, en 1847 et 1848, de la voie entre Marseille et Rognonas.

Avec la mise en service du pont sur le Rhône, entre Tarascon et Beaucaire, en 1852, la houille des mines de la Grand'Combe pu être livrée jusqu'à Marseille sans discontinuité. Mais auparavant, l'ouverture d'une ligne entre Nîmes et Montpellier avait permis également de relier Sète, le second port de la Méditerranée, aux mines de la Grand'Combe.

1.2.2.3 - La ligne de chemin de fer de Montpellier à Nîmes³⁰⁴

L'idée d'une ligne entre Nîmes et Montpellier fut émise après l'adjudication définitive et la mise en chantier des lignes d'Alès à Beaucaire et de Sète à Montpellier en 1837. Cette deuxième ligne fut construite parallèlement à la précédente. Sa réalisation a eu une grande influence sur la rapidité d'exécution de la ligne de Nîmes à Montpellier et a permis ainsi la constitution du premier réseau de chemin de fer dans le midi de la France.

1.2.2.3.1 - La ligne de Montpellier à Sète

Le chemin de fer de Montpellier à Sète fut construit dans le département de l'Hérault, à l'ouest du département du Gard. Si la création de ce chemin de fer n'a pas pour motif initial le transport de la houille, il a néanmoins pour origine le transport des marchandises. Il relie deux villes dont les intérêts sont complémentaires. En effet, faubourg de Montpellier, le port de Sète est en pleine expansion au début du XIX^e siècle. Il servait à l'approvisionnement et au débouché d'une dizaine de départements du sud de la France situés dans les quatre régions suivantes : Languedoc, Rouergue, Cévennes et une partie de l'Auvergne. L'expédition de ces marchandises assurait une grande partie du commerce de Montpellier et de Sète.

L'idée d'un chemin de fer naquit rapidement dans les milieux d'affaires de Montpellier. Un banquier montpelliérain se mit en contact en 1833 avec l'ingénieur Mellet, constructeur du chemin de fer de la Loire à Roanne, pour l'établissement d'une voie ferrée entre Montpellier et Sète. L'ingénieur très intéressé par ce projet forma une société composée de plusieurs personnalités de l'Hérault en vue d'étudier le tracé. Il fit également appel à son associé, Henry, et les études de la ligne commencèrent.

³⁰⁴ - La chronologie des études de cette ligne est confuse. Les intérêts de chacun des protagonistes sont souvent liés les uns aux autres et le rôle de chacun dans la réalisation de cette voie est difficile à reconstituer de manière évidente le.

De plus, l'histoire des premiers projets de la ligne de Montpellier est délicate à établir, car les archives sont fragmentaires. À notre connaissance, les Archives nationales n'en conservent aucune trace, que ce soit dans la Série F14, qui concerne les Travaux Publics ou la Série AQ, archives des entreprises. Seule les Archives Départementales de l'Hérault, Série S, nous renseignent sur ce sujet, mais elles nous semblent incomplètes. Nous avons croisé ces informations avec celles que nous avons pu recueillir partiellement aux Archives Départementales du Gard (Délibération du Conseil général du département et délibérations de la Chambre de commerce de Nîmes). Nous avons essayé de compléter les informations recueillies avec les différents ouvrages ou articles traitant de cette question, mais ceux-ci sont également assez imprécis sur le sujet des implantations.

Si l'on fait référence à l'étude de Blanchard, sur *La politique montpelliéraine des chemins de fer*, ainsi qu'à celle de Brossard, dans *Nîmes et le Gard*, ou à l'article de la vie du rail, sur *La naissance du rail à Montpellier*, les auteurs des premières études du chemin de fer ne sont pas cités. Monsieur Ribeill a eu la gentillesse de nous communiquer les renseignements qu'il avait pu recueillir sur la création de cette ligne, mais ils ne nous pas éclairer davantage sur nos incertitudes.

Le préfet de l'Hérault nomma en 1835 une commission d'enquête pour l'exécution du chemin de fer. Mais le banquier montpelliérain dut renoncer à l'affaire, car il n'avait pu trouver les trois millions nécessaires au financement du projet. Après la désistement du banquier, la loi de 1836 accorda aux ingénieurs Mellet et Henry la concession de la ligne. Toutefois, ceux-ci cédèrent leurs droits à une nouvelle compagnie fondée en mars 1837, sous le nom de Ch. Brunton et Cie. Cette Société se transforma, à son tour, en Société anonyme, portant la même raison sociale, le 27 juin 1837. Présidée par le duc de Mecklembourg, ayant pour associé Mellet et Henry, elle se composait également de capitalistes parisiens. Des ingénieurs et employés anglais travaillèrent à la réalisation de la ligne³⁰⁵.

Les travaux commencèrent rapidement dès octobre 1837 et ils furent pratiquement terminés en janvier 1839. Le succès de cette réalisation, associée à celle de l'Alès/Beaucaire, a ainsi favorisé le projet d'un chemin de fer entre Montpellier et Nîmes.

1.2.2.3.2 - Les premiers projets entre Montpellier et Nîmes

1.2.2.3.2.1 - Un tracé, trois demandes de concession et un projet inconnu

La Société du Montpellier/Sète

L'idée de cette ligne semble revenir au duc de Mecklembourg, président de la Société du chemin de fer de Sète à Montpellier. En juin 1837, il demande l'autorisation de faire les études d'un prolongement de ce chemin sur Nîmes. L'ingénieur de l'opération était le major Poussin³⁰⁶.

En juillet de la même année, il réunit plusieurs personnalités de Montpellier pour leur offrir de coopérer à la constitution de cette entreprise. Farel, grand bourgeois montpelliérain, participait à cette réunion. Brunton s'occupa également de réunir les entrepreneurs nîmois et leur fit la même proposition.

Cette association entre la Société du Sète/Montpellier et les bourgeois Montpelliérains fut de courte durée. En effet, les banquiers de la ville n'avaient guère appréciés que la réalisation de la ligne de chemin de fer de Sète ne leur échappe. De plus, la construction de cette ligne avait été exécutée par des ingénieurs et des ouvriers anglais et de nombreux chevaux allemands avaient été utilisés sur le chantier.

Mellet et Henry

Parallèlement à cette première proposition, les ingénieurs, Mellet et Henry, auteurs de la ligne de Montpellier à Sète, firent un avant-projet de ligne entre Nîmes et Montpellier

³⁰⁵ - BLANCHARD, Marcel ,1935.

³⁰⁶ - Le major G.T. Poussin est l'auteur d'une notice sur les chemins de fer anglais en 1839.

en date du 3 Août 1837. Il fut examiné par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Gauthon, le 29 septembre de la même année. Quelques jours plus tard, une enquête fut prescrite.

Mais, au début de l'année 1838, les ingénieurs s'associèrent de nouveau avec le duc de Mecklembourg et un nouveau projet fut rédigé.

Farel et Cie

En effet, dédaignant la proposition du duc de Mecklembourg, Farel et Cie avait rédigé une nouvelle soumission pour la ligne entre Nîmes et Montpellier à la fin de l'année 1837. Mais, comme les précédents projets, cette proposition n'eut pas de suite.

Garella

Parallèlement à ces différentes propositions, une demande de concession fut également présentée par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Garella. Toutefois, nous n'avons aucune information précise sur sa participation à ce projet et nous ne savons pas s'il agissait pour son propre compte ou pour celui d'une des compagnies déjà citées.

1.2.2.3.2.2 - La première adjudication de la ligne

Finalement, les plans devinrent la propriété de Farel et Cie de Montpellier qui sollicitèrent la concession de la ligne. A cette occasion, une enquête fut engagée. Le projet fit l'unanimité. Seule la Chambre de commerce de Nîmes fit une réserve sur son approbation : elle souhaitait qu'un embranchement sur Aigues-Mortes fût imposé aux concessionnaires.

Le projet de la ligne fut examiné, conjointement à cinq autres demandes de concession françaises, et il fut adopté le 19 juin 1838. Toutefois, le projet de loi modifia le cahier des charges initial, la compagnie refusa les nouvelles conditions imposées et se retira. La réalisation de la ligne ne fut pas entreprise et resta en suspens jusqu'en 1840, malgré les demandes réitérées du département et de la Chambre de commerce de Nîmes.

Toutefois, l'exécution et l'inauguration des lignes de Sète à Montpellier et de Nîmes à Beaucaire relancèrent le chemin de fer de Nîmes à Montpellier. En effet, la continuité des lignes de chemins de fer entre Sète et le Rhône, et des mines de charbon de la Grand'Combe à Sète était indispensable pour le développement de l'économie.



Fig. 82 - Ligne de Nîmes à Montpellier, plan aux abords de Nîmes – (ADG)

Devant le manque d'intérêt des compagnies, l'État décida, après de longues hésitations, d'intervenir directement dans la construction de la ligne de Nîmes à Montpellier. Ainsi, le 14 juin 1840, le gouvernement vota une somme de 14 millions pour l'exécution de la ligne de Nîmes à Montpellier. Le 15 juillet de la même année, la loi autorisant la ligne fut votée. Le Conseil général du département du Gard approuva cette décision le 28 août 1840.

1.2.2.3.3 - L'État prend en charge la construction de la ligne

1.2.2.3.3.1- Didion et la réalisation de la ligne

L'exécution du projet fut confiée à un ingénieur des Ponts et Chaussées, Didion. L'ingénieur, en congé du corps des Ponts et Chaussées depuis 1837, avait collaboré à la construction de la ligne d'Alès à Beaucaire et aux études de la ligne de Marseille au Rhône. A cette occasion, il réintégra le corps des Ponts et Chaussées.

Les études de la ligne furent menées rapidement, car Didion s'appuya sur les projets préalablement établis. Ainsi, le 6 septembre 1841, l'expropriation pour cause d'utilité publique fut prononcée et, le 13 janvier 1842, le devis et le cahier des charges du chemin de fer furent approuvés par le ministre des Travaux Publics.

Le devis et le cahier des charges du viaduc et de l'embarcadère de Nîmes furent approuvés plus tardivement, le 1er juillet 1842. Leur construction fut adjugée au profit des frères Rouviers, Cabasse et Canteloup. Le 29 octobre 1842, la 1ère pierre du viaduc et de l'embarcadère fut posée en présence de l'ancien ministre des Travaux Publics, Teste. L'inauguration de la ligne eut lieu le 30 avril 1844, mais la ligne ne fut ouverte à l'exploitation que le 9 janvier 1845. Entre temps, la ligne avait été adjugée à

une société nîmoise composée entre autres de messieurs Émile Delacorbier, Félix de Surville et Agénor Molines, banquiers.

1.2.2.3.3.2 - Le choix du tracé, le tracé des côteaux

Le gouvernement racheta les études faites préalablement. Deux tracés avaient été initialement étudiés³⁰⁷. Le premier, dit des coteaux, passait par Michaud et Uchaud, évitait Gallargues au sud et Lunel-Viel et Valergues au nord et rejoignait Montpellier par la plaine. Le second, dit de la plaine, suivait la plaine entre les deux villes en longeant la mer. Le premier tracé, plus court et plus facile à réaliser, était moins coûteux. Il fut adopté, malgré l'opposition première du conseil municipal de Nîmes³⁰⁸, après avoir été modifié pour desservir Lunel.

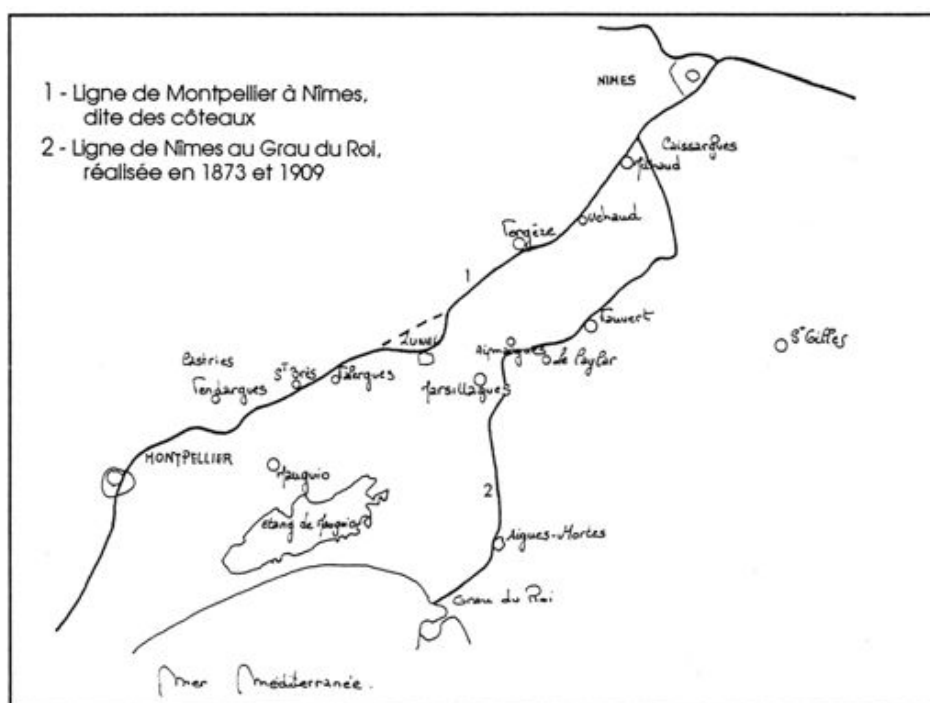


Fig. 83 – Plan du tracé de des coteaux entre Montpellier et Nîmes³⁰⁹
Proposition initiale – (dessin de l'auteur)

La réalisation de la ligne proprement dite ne fut pas si facile que prévu. À de nombreuses reprises, il fallut soit creuser de nombreuses tranchées dans le roc, soit remblayer. La ligne aux abords de Nîmes posa le problème de son accès, soit sur un

³⁰⁷ - BROSSARD, R., 1912.

³⁰⁸ - AMN. - Sessions du conseil municipal du 8 mai 1840 et du 16 février 1841.

³⁰⁹ - Si le tracé dit des coteaux suit dans ses grandes lignes le tracé actuel, la description de celui, dit de la plaine, par contre, est insuffisamment décrit pour pouvoir le situer. À partir des indications données par Brossard, qui nous précise que le tracé suivait la mer, nous pouvons imaginer que celui de la plaine passait en dessous de l'étang de Mauguio, desservait Aigues-Mortes et remontait vers Nîmes, mais ceci n'est qu'une supposition

remblai, soit sur un viaduc. Après un long débat, la construction du viaduc fut choisie. Nous reviendrons sur ce choix dans sa troisième partie.

1.2.2.3.4. - Intégration de la ligne et concurrence ferroviaire

1.2.2.3.4.1 - La ligne de Sète à Beaucaire

Mise en service en 1845, la ligne devait permettre ainsi au voyageur d'aller de Sète à Beaucaire par la voie ferrée. Toutefois, les trois sections composant cette ligne étaient indépendantes les unes des autres, puisqu'elles étaient toutes concédées à des sociétés différentes. Ainsi, à Nîmes, les voyageurs étaient obligés de changer de gare pour poursuivre leur voyage que ce soit dans l'une ou l'autre direction. Un service d'omnibus assurait la liaison.

En 1852, les lignes furent rattachées directement à Marseille grâce à la construction d'un pont sur le Rhône, entre Tarascon et Beaucaire. Ce pont fut construit par l'ingénieur Desplace, qui avait collaboré en tant qu'aspirant en 1842 à la construction de la ligne de Nîmes à Montpellier, sous les ordres de Didion. Mais il fallut attendre la création de la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée et la fusion des lignes en 1852 pour que le service s'améliore. Toutefois, en 1855, les voyageurs venant de Valence et se rendant à Alès devaient encore changer à Tarascon et à Nîmes .

1.2.2.3.4.2 - L'intégration au PLM

En janvier 1852, Paulin Talabot avait obtenu la concession de la ligne de Lyon à Avignon. A cette occasion, une nouvelle compagnie fut créée. La même année, sept lignes furent regroupées et intégrées à cette nouvelle compagnie, pour former une société intitulée Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée. Il s'agit des lignes d'Avignon à Marseille(1), de la Grand'Combe à Alès (2), d'Alès à Beaucaire(3), de Nîmes à Montpellier(4), de Montpellier à Sète(5), de Rognac à Aix-en-Provence(6) et de Marseille à Toulon(7).

Les sections d'Avignon à Valence sur la ligne d'Avignon à Lyon et de Châlons à Lyon-Vaise, sur la ligne de Paris à Lyon, furent inaugurées en 1854. La mise en service de celle de Valence à Lyon-La Guillottière ne fut effective qu'en 1855. Les deux lignes se rejoignirent à Perrache en 1856.

Pour lutter contre la ligne du Bourbonnais et la formation du Grand-Central, les compagnies de la Méditerranée et de Paris-Lyon fusionnèrent le 11 avril 1857 et constituèrent les chemins de fer du P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée).

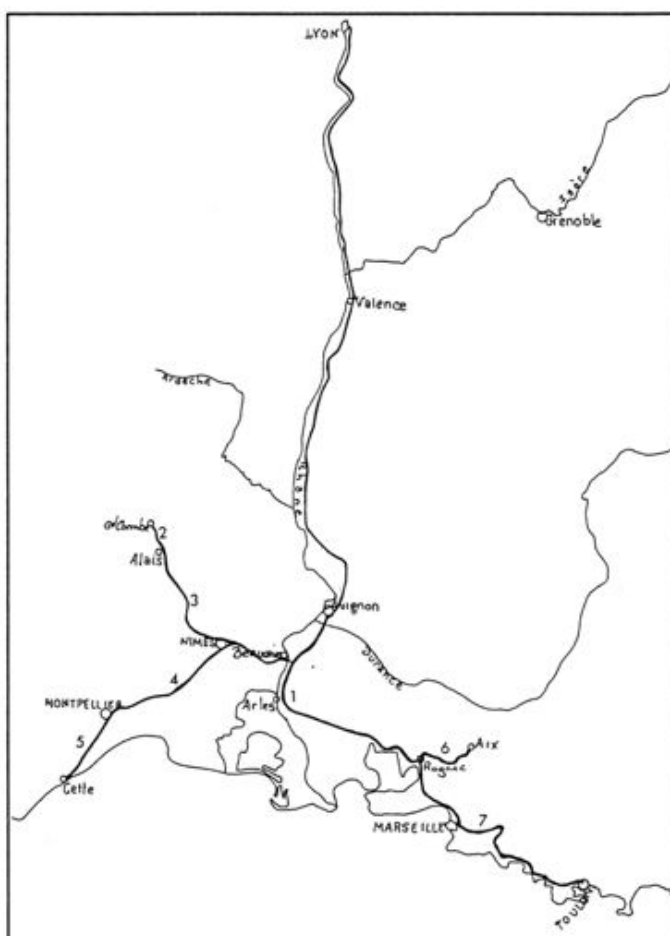


Fig. 84 - Plan des lignes de la société des «Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée» - (dessin de l'auteur)

1.2.2.3.4.3 - Chronologie des lignes de chemins de fer réalisées dans le Gard

Dans le département du Gard, la construction de lignes de chemins de fer s'est poursuivie pendant la seconde moitié du XIX^e siècle. Il s'agit des lignes et compagnies suivantes (voir plan des lignes page suivante) :

- 1857 - Ligne de Bessèges à Alès par Robiac, et de Robiac à La Valette par la Compagnie Houillère de Bessèges (1) ;
- 12 août 1867 - Ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Nîmes, section de Villefort à la Levade (2) ;
- 27 janvier 1867, ouverture à l'exploitation de la ligne d'Arles à Lunel (3) ;
- 11 septembre 1871, section Robiac à Gagnières, et 22 mai 1876, section Gagnières au Teil sur la ligne d'Alès au Pouzin (4) ;
- 11 mai 1872, section de Gallargues à Ganges et 20 juillet 1874, section de Ganges au Vigan, sur la ligne du Vigan à Gallargues (5) ;
- 19 mai 1873, ouverture de la ligne de Nîmes à Aigues-Mortes prolongée le 10 juillet 1909 jusqu'au Grau du Roi (6) ;
- 30 août 1880, lignes d'Uzès à Remoulin et du Teil à Nîmes (7) ;
- 1er Août 1882, ouverture de la ligne d'Alès à Port-l'Ardoise(8).

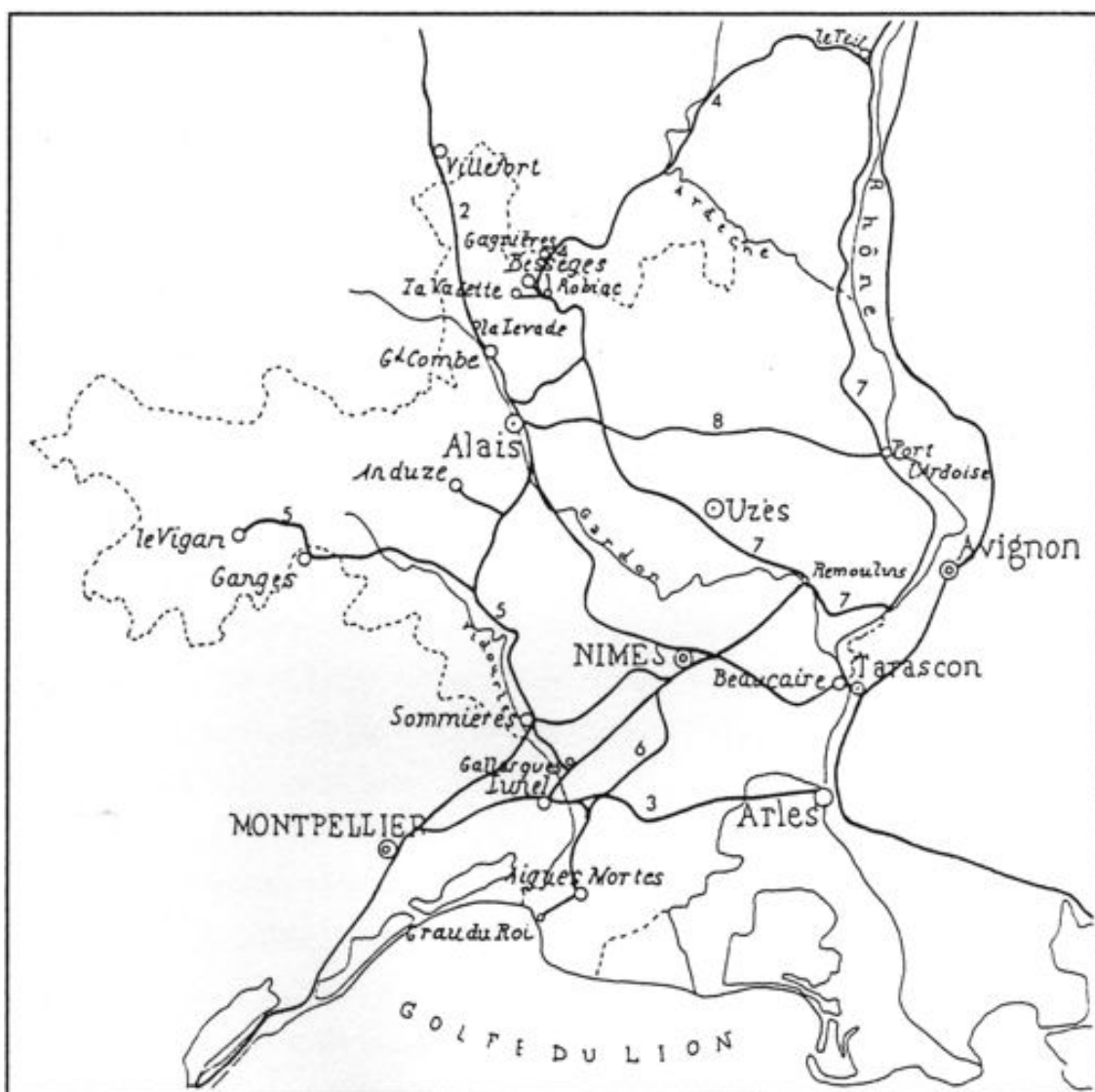


Fig. 85 - Lignes de chemins de fer réalisées dans le Gard
(dessin de l'auteur)

À l'exception des lignes d'Alès à Bessèges, de Robiac à La-Valette, et d'Alès à Port-L'Ardoise, les lignes furent construites par les soins de la Compagnie du P.L.M., sous la direction de M. Dhombres, ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, originaire du département.

1.2.2.3.4.4 - Une bataille ferroviaire - Les frères Péreire contre les frères Talabot

La ligne méridionale de Bordeaux à Marseille était gérée par deux compagnies distinctes et concurrentes : le P.L.M., de Marseille à Sète, et le réseau du Midi des frères Péreire de Sète à Bordeaux. Les frères Péreire désiraient étendre leur réseau jusqu'à Marseille. Ils firent le projet de prolonger la ligne depuis Sète jusqu'à Marseille en suivant le littoral. Cette ligne plus courte de 45 km que celle du PLM, qui en compte 160 km, évitait ainsi la boucle par le nord imposée par la desserte des villes de

Montpellier, Nîmes et Arles. Parallèlement à la demande de concession de cette ligne, ils firent le projet d'une ligne de Rodez à Montpellier par Saint-Afrique et Lodève.

Pour éviter la concurrence de la compagnie du Midi, et pour lutter contre la ligne du littoral des frères Péreire, Talabot proposa un projet qui prévoyait la construction de six nouvelles lignes, dont la construction d'une ligne directe de Lunel à Arles, qui évitait Nîmes et Beaucaire et qui réduisait le tracé existant de 25 km. Pour lutter contre celle de Rodez à Montpellier il présenta également une ligne traversant le Massif-central, qui aboutissait à Nîmes.

1.2.2.4 - Débats autour des tracés

Aucune des archives consultées ne fait référence à un débat national autour de projets de chemin de fer, comme celui qu'avait occasionné la ligne d'Avignon à Marseille lors de l'adoption de son tracé. A Nîmes, si des débats existent, comme par exemple celui autour de la réalisation de la ligne par l'État, ils ne concernent pas directement le tracés des lignes. Les seules controverses existantes relevées autour du tracé des deux lignes se déroulent au niveau local. Ces discussions montrent l'évolution de ce nouveau moyen de communication du plan local au plan régional, voir national. Le chemin de fer redistribue la carte physique des villes non seulement au niveau du département, mais également au niveau de la région du Languedoc. Par exemple, si Nîmes se situe sur un des principaux axes ferrés, en liaison directe avec la vallée du Rhône, c'est au détriment du seul débouché du Département sur la Méditerranée, Aigues-Mortes.

1.2.2.4.1 - Du local au régional

1.2.2.4.1.1 - La question du débouché de la ligne d'Alès à Beaucaire

La construction de la ligne d'Alès à Beaucaire n'a suscité qu'un seul débat autour de l'issue de la ligne. Si la nécessité de faire aboutir le chemin de fer à une voie navigable était reconnue, le lieu exact de son débouché restait un sujet d'interrogation. Toutefois, trois solutions seront tour à tour envisagées par Talabot : Aigues-Mortes, Bellegarde, et Beaucaire.

Initialement, les différents projets d'un canal entre Nîmes et la mer avait tous envisagé le port d'Aigues-Mortes comme point d'arrivée. En effet, seul port du département du Gard, à l'embouchure du Vistre, Aigues-Mortes semblait être le lieu idéal pour les habitants du département.

La construction du canal de Beaucaire avait permis de joindre le Rhône à la Méditerranée à Aigues-Mortes. Bellegarde, située sur ce canal, était le point le plus rapproché de Nîmes, mais cette localité n'était pas accessible aux bateaux de mer et

elle fut rejetée. Toutefois, cette commune considérait que le chemin de fer devait aboutir au Rhône à Arles, en passant par Bellegarde.

Par contre, Beaucaire, située sur le Rhône, en relation avec la grande voie fluviale du sud-est de la France, offrait un contact privilégié avec la Provence, les rives méditerranéennes, et surtout Marseille grâce au canal d'Arles à Bouc en cours d'achèvement. Talabot avait retenu cette ville comme aboutissement du chemin de fer.

Les débats autour du point d'arrivée de la ligne mirent surtout en avant les pertes essuyées par le département du Gard, qui souhaitait développer son seul port sur la mer. Toutefois, malgré de nombreux travaux visant à éviter l'ensablement des bassins, le port s'enlisait. Le tracé de la ligne avait 13 km de plus que celui de Beaucaire et sa réalisation nécessitait des ouvrages d'art coûteux. De plus, la voie ferrée aurait nécessité une protection contre les inondations de la plaine.

Cependant, les arguments avancés pour ou contre les avantages de tel ou tel point d'arrivée sont en fait de fausses justifications. Ce qui intéressait Talabot, ce n'était ni l'accessibilité du port, ni la longueur du tracé, mais bel et bien la communication directe avec la vallée du Rhône. Ses intérêts n'étaient pas à l'échelle du département, mais au niveau régional et national.

«1) - Parce que la ligne d'Aigues-Mortes à environ 13 km de plus.

2) - Parce que cette direction aurait obliger à quelques ouvrage d'art coûteux et à des levées considérables pour éviter les inondations de la plaine,

3) - Parce que les communications avec la Méditerranée surtout avec les rives de la Provence qui nous intéressaient spécialement, sont aussi facile et à bas prix qu'à Aigues-Mortes,

4) - Parce que ces communications seront nécessairement plus faciles, plus promptes et plus assurés, surtout en temps de guerre, par le moyen du canal d'Arles à Bouc qui est sur le point d'être terminé.

La direction sur Beaucaire était dont à la fois moins chère et meilleure pour le commerce. [...].

Le tracé entre Nîmes et Beaucaire ne présente aucune difficulté, il est du niveau de toute la vallée du Vistre [...] »³¹⁰.

1.2.2.4.1.2 - La ligne de Nîmes à Montpellier - Rivalité entre les ports

Cette question de l'intérêt local est énoncée une nouvelle fois lors du projet de la ligne de Nîmes à Montpellier. En effet, l'approbation de la Chambre de commerce de Nîmes au projet dépend de la construction d'un embranchement en direction d'Aigues-Mortes. Toutefois, cette exigence n'empêche pas que la construction de la ligne de Nîmes à

³¹⁰ - ADG - 5/S/25, Chemin de fer d'Alais à Nîmes et à la mer - Département du Gard. Signé Talabot Frères, le 1er février 1832.

Montpellier soit réalisée sans cet embranchement, en 1873, seulement, lorsque les voies de chemin de fer d'intérêt local seront construites dans le département.

Ce déplacement de l'intérêt local au niveau régional met également en avant les rivalités existant entre les différents ports de la Méditerranée, et en particulier entre Aigues-Mortes et Sète, et Marseille et Sète.

Aigues-Mortes et Sète

Lors de la réalisation de la ligne de Nîmes à Montpellier, l'exécution de la ligne sans l'embranchement d'Aigues-Mortes est, pour le département du Gard, le moyen de privilégier Sète qui se trouve ainsi relié directement au Rhône au détriment d'Aigues-Mortes.

«La chambre insistera vivement sur la nécessité d'un embranchement sur Aiguesmortes³¹¹ ; et elle fait même de cette addition indispensable au pays, quelle représente une condition à son approbation. Elle ne pense pas avoir le soin de démontrer au gouvernement l'importance du port d'Aiguesmortes puisqu'il a été depuis quelques années le sujet de sa bienveillante sollicitude ; elle dira seulement que l'exécution du chemin de fer de Montpellier à Nîmes sans l'embranchement remanié aurait pour résultat inévitable de contribuer au projet du port de Cette ; les améliorations dont celui d'Aiguesmortes commence à ressentir les effets, et que la plus grande partie du département du Gard et des départements voisins payera le convoyage plus cher une infinité d'objets de premières nécessités qui lui parviennent actuellement par le port d'Aiguesmortes[...] »³¹².

De plus, le chemin de fer modifie le sens de l'approvisionnement qui s'effectuait par le sud, et qui se fera dorénavant suivant un axe est/ouest.

Sète et Marseille

Cette rivalité entre deux départements voisins existe également sur un plan régional, entre Sète et Marseille. Marseille, premier port français de la Méditerranée, bénéficie de sa position au débouché du Rhône et sur l'axe nord/sud français. La colonisation de l'Algérie au début des années 1830 a conforté sa position et a développé la navigation. De plus, Marseille bénéficie de l'exemption de taxe au détriment de Sète. Ainsi, les Montpelliérains souhaitent que la ligne de Beaucaire à Sète soit réalisée plus rapidement que celle de Beaucaire à Marseille afin de diminuer autant que possible les bénéfices de Marseille et ainsi aider à la prospérité du port de Sète.

« Les mines d'Alais et des Cévennes qui aspirent depuis longtemps à une issue sur la Méditerranée seront aussitôt dotées de ce débouché, et elles viendront

³¹¹ - Aiguesmortes est l'ancienne écriture d'Aigues-Mortes.

³¹² - ADG - 8J-5, Délibérations de la Chambre de Commerce de Nîmes, Séance du 13 novembre 1837, Chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

directement à Cette³¹³ approvisionner la navigation sur cette mer [...]. Indépendamment des sommes énormes et des travaux immenses que le chemin de fer de Beaucaire à Marseille nécessitera par le percement de trois rangées de montagnes, indépendamment du temps considérable qu'il faudra employer à son perfectionnement, ce chemin n'offrira pas les mêmes avantages [...]. On peut dire que si le port de Marseille déjà favorisé par des avantages exceptionnels contre lesquels s'élèvent tant de justes clameurs, y doit trouver un accroissement de prospérité, les autres départements du Midi en trouveraient beaucoup moins [...]»³¹⁴.

1.2.2.4.1.3 - Montpelliérains contre Talabot

Derrière ces rivalités régionales, se cachent une rivalité entre les autochtones et les étrangers. Les Montpelliérains avaient été fortement déçus lors de la construction du chemin de fer de Sète à Montpellier, car la ligne avait été construite à partir de capitaux étrangers. Montpellier ne souhaite pas que cela se reproduise à propos de la ligne de Nîmes à Montpellier. Ainsi, ils recherchent les capitaux nîmois et refusent l'argent qui n'est pas régional

Aussi voient-ils d'un mauvais oeil la construction de la ligne d'Alès à Beaucaire par Talabot, car ce dernier avait engagé certains commanditaires marseillais.

« Si MM. Talabot et Benoît forment une société (pour le Montpellier-Nîmes), nous les verrons avec plaisir, mais l'on n'aura dans le pays une certaine somme qu'en choisissant l'administration dans Montpellier, on est très dégoûté ici de l'administration parisienne du chemin de Cette³¹⁵»

Mais Talabot reste prudent dans la réalisation de la ligne de Nîmes à Montpellier. Nous avons souligné précédemment, (voir première partie, p.14), les raisons supposées de son retrait de la construction de cette ligne.

³¹³ - Cette est l'ancienne écriture de Sète.

³¹⁴ - Notes sur le projet du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, rédigées au nom de la Chambre de Commerce de Montpellier par Farel et imprimées sous la date du 15 avril 1840, cité par Blanchard Marcel, 1935.

³¹⁵ - Lettre de Farel au préfet Bégé, 29 mars 1840, cité par BLANCHARD Marcel, 1935.

1.2.3. - L'implantation des gares dans la ville

L'inscription des gares dans la ville de Nîmes s'effectue dans une suite de projet d'aménagement et d'extension de la ville. L'implantation des deux principales gares de Nîmes³¹⁶ s'oppose dans leur approche urbanistique. Cette différence s'explique, d'une part, par rapport à la vocation de chacune des deux lignes ; la première a pour but initial le transport des marchandises, la seconde le transport des voyageurs. L'embarcadère de la première ligne est implanté à proximité de l'arrivée des principales routes d'Avignon, d'Uzès, de Beaucaire et d'Arles. L'embarcadère de la seconde se situe à proximité des principaux hôtels de voyageurs, des Messageries du Midi et de l'Esplanade, qui est l'objet principal de projet d'embellissement de la ville depuis la fin du XVIII^e siècle.

D'autre part, les deux lignes ne sont pas construites par la même. Cependant, chacune des deux lignes assura le transport des voyageurs et des marchandises tant que la fusion des deux compagnies ne fut pas réalisée, en 1852.

La gare de la ligne d'Alès à Beaucaire fut envisagée à l'est de la ville dès 1832, alors que la première idée d'implantation de la gare de la ligne de Nîmes à Montpellier, au sud de la ville, apparaît seulement en 1837. La situation géographique de Nîmes n'est pas étrangère à ces choix : adossée à la garrigue, Toute communication avec la ville, par le nord et l'ouest, est impossible. Les accès principaux s'effectuent à l'est, avec les routes, d'Uzès, d'Avignon et de Beaucaire, qui contournent la ville par le sud pour se joindre à la route de Montpellier au niveau de l'Esplanade. Ainsi, la voie ferrée d'Alès à Beaucaire dessert Nîmes par un embranchement à l'est de la ville, alors que celle de Montpellier à Nîmes, voie traversante, effleure la ville au sud pour rejoindre ensuite la première ligne à l'est.

³¹⁶ - La gare de la Camargue desservant Aigues-Mortes sera construite à proximité de l'avenue Jean-Jaurès en 1873. Elle sera démolie à la fin des années 1950 pour faire place à l'actuel lycée de la Camargue.

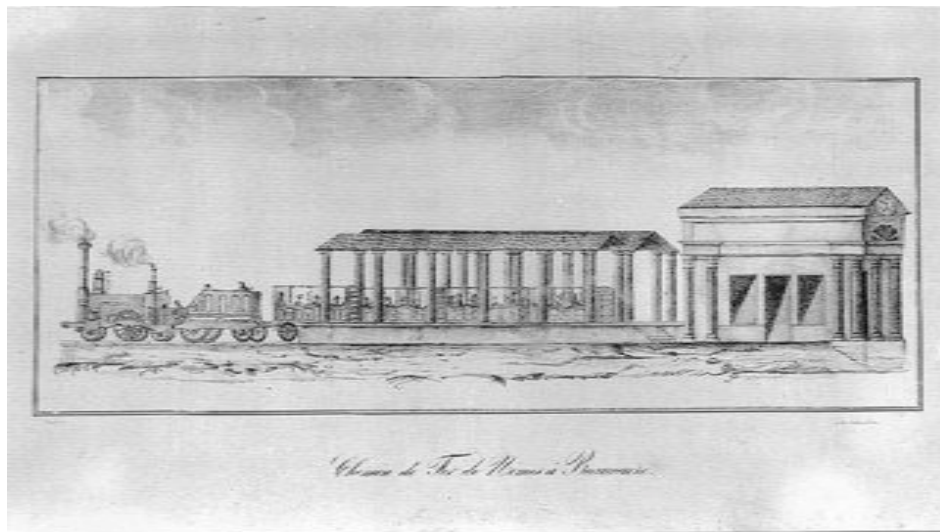


Fig. 86 - Dessin de la gare d'Uzès – (Les chemins de fer dans le Gard)

1.2.3.1. - La gare du faubourg d'Uzès, une gare de dérivation

1.2.3.1.1 - L'implantation de la gare à l'est de la ville

Les premières études de la ligne d'Alès à Beaucaire, de 1825 à 1830, ne précisent pas l'emplacement de la gare à Nîmes. Le projet de Talabot par contre prévoit, dès 1832, mais sans le fixer de manière détaillée, de desservir la ville par un double embranchement à l'est de la ville. Cette situation permettait aux trains provenant soit de Beaucaire, soit d'Alès, de rejoindre la gare sans faire de manoeuvre. Les raisons de cette implantation, à l'est, s'expliquent principalement par la position et le tracé de la ligne.

En effet, la ligne d'Alès à Beaucaire suit la vallée du Gardon et passe à proximité de la ville, au nord derrière une colline qui interdit tout accès direct de la ligne à la ville par le nord, sans y percer un tunnel qui augmenterait considérablement le coût des travaux.

« Pour éviter la vallée impraticable que fait la route d'Alais à Nismes, le tracé se maintient horizontalement sur le coteau assez régulier qui domine cette vallée, et il descend par un plan incliné jusqu'à cette route qu'il franchit sur une pont.

Il perce ensuite le seuil très bas qui sépare la vallée de la route d'Alais d'une petite vallée située par rapport à Nîmes de l'autre côté de la butte des moulins à vents et par laquelle il arrive à Nismes. Cette dernière disposition qui est le résultat d'une étude qui présentait des difficultés, évite les dépenses énormes qu'aurait entraîné la traversée de Nismes. [...].

Une très grande gare sera établie à Nismes ; trois lignes de différentes voies en fer serviront aux voitures qui arriveront à Nismes et d'Alais ou de Beaucaire et pour celle qui continuerons la route sans s'arrêter [...]»³¹⁷.

³¹⁷ - ADG - 5/S/25, Chemin de fer d'Alais à Nîmes et à la mer - Département du Gard. Signé Talabot Frères, le 1er février 1832.

D'après l'unique plan de la ligne que nous avons retrouvé et qui date de 1833, la gare est située, mais de manière imprécise, à proximité de l'intersection des routes d'Avignon et de Beaucaire.

L'implantation de la gare à l'est de la ville n'a jamais été remise en cause par la compagnie. Toutefois, l'emplacement choisi initialement fut modifié, lorsque les études définitives et les travaux furent entrepris en 1837/1838. La gare fut reculée légèrement plus au nord de la route d'Avignon et en retrait du faubourg de Richelieu, à l'intersection de la route d'Uzès et de l'actuelle rue Sully.

1.2.3.1.2 - Avantage et inconvénients de l'implantation de la gare à proximité des routes d'Uzès et de Sully

1.2.3.1.2.1 - Avantage - Moindre coût des terrains

Cette modification semble avoir été justifiée par le coût des terrains. La première localisation était plus proche du centre-ville, mais la densité des constructions sur les parcelles étaient plus importantes. Le nouvel emplacement était plus éloigné des boulevards, mais les terrains étaient vierges de toute construction. De plus, les parcelles, sur lesquelles il fut implanté, appartenaient en grande partie à la municipalité. La vente se fit donc directement entre la ville et la compagnie. Toutefois, nous ne savons pas qui a pris l'initiative de ce changement. Est-ce la compagnie ou est-ce la municipalité ? Cependant, cette décision semble avoir été prise par la compagnie qui pouvait ainsi implanter la gare de Nîmes à moindre frais.

1.2.3.1.2.2 - Les arguments contre la gare à l'Est

Dans un premier temps, le chemin de fer n'occasionna aucun débat, car la gare de l'Est devait servir uniquement au transport des marchandises. De fait, elle appartenait au domaine privé et ce n'est qu'à partir du mois de mars 1836 que le transport des voyageurs fut considéré comme possible. Mais c'est surtout à partir de 1837 au moment où le déplacement de la gare de la ligne d'Alès à Beaucaire et la construction d'une ligne de Montpellier à Nîmes furent envisagés que l'ancien maire de Nîmes, Bastide, relayé par des habitants de la ville, s'élevèrent contre cet emplacement.

Éloignement de la ville

En effet, dès les premières études de la ligne de Nîmes à Montpellier, en 1837, la ligne est implantée au sud de la ville et la gare envisagée en dessous de l'Esplanade³¹⁸. Bastide, puis les habitants des quartiers sud, demandèrent alors que la gare de l'est fût réunie avec celle du sud. Cette requête était justifiée par le fait que le tracé de la ligne

³¹⁸ - Nous n'avons pas la confirmation de ces emplacements dans les avant-projets du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. Toutefois, les réclamations des habitants de Nîmes et de Bastide et la réponse de Talabot à ce sujet nous permettent de faire cette supposition.

d'Alès à Beaucaire avait été modifié lors de la reconnaissance de la ligne sur le terrain aux abords de Nîmes. En effet, cette nouvelle implantation de la gare à l'est l'éloignait du centre de la ville et de l'Esplanade.

«Il serait infiniment avantageux pour la ville, que la même disposition fût adoptée pour le chemin de fer d'Alais. Nous ignorons si la situation des lieux pourrait permettre de réunir les deux voies sur le même point, en leur donnant une gare commune au-dessous de l'Esplanade; mais au moment où l'on s'occupe de modifier le tracé du chemin de fer d'Alais, aux abords de Nîmes, il serait à désirer qu'on se livrât aux opérations nécessaires pour reconnaître la possibilité d'une disposition aussi heureuse³¹⁹».

Centralité des communications et définition d'un centre commercial

Bien que située à proximité de l'arrivage des marchandises venant de la vallée du Rhône, la gare du faubourg d'Uzès reste à l'écart du centre des communications effectives et souhaitées de la ville, fixé au niveau des places de la Couronne et de l'Esplanade. Historiquement, ce centre a une double définition. Il correspond à l'accès principal et monumental de la ville —par exemple, celui par lequel François 1^{er} y est entré—, mais aussi commercial, l'Esplanade était le siège des Messageries du Midi — dont l'implantation venait d'être remise en cause lors de l'agrandissement du Palais de Justice—, et la place de la Couronne était bordée par les principaux hôtels de la ville. L'Esplanade fut également le lieu des projets de ports.

«Nul autre emplacement ne peut le disputer à celui-là pour devenir un immense bazar, un entrepôt général des produits du pays, des richesses de la mer et du Rhône, le siège d'un mouvement extraordinaire et perpétuel qui doit donner une vie et une force nouvelle au commerce et à l'industrie.

Le midi est l'emplacement naturel, le centre commun où doivent se réunir toutes les nouvelles communications à créer. Alais, Beaucaire, Aigues-Mortes, Montpellier, Cette, tels sont les points importants qu'il s'agit de réunir et de confondre dans un même lieu, au centre de la ville de Nîmes».

Toutefois, le statut de ce centre est remis en cause avec les aménagements qui résultent de la construction des deux chemins de fer. En effet, la fonction purement commerciale est évacuée définitivement de l'Esplanade. Cette fonction n'était cependant pas primordiale. Seule, la fonction représentative demeure. La fonction marchande est reportée et confirmée à l'est de la ville, aux abords de la gare de l'est.

L'extension de la ville

L'implantation de la gare à l'est n'était pas favorable à l'équilibre de la ville. En effet, l'arrivée des marchandises à l'est étirait de plus en plus la ville dans cette direction, le long des principales routes d'accès au centre-ville. L'agrandissement de la ville était

³¹⁹ - ADG - 5-S-25 - Réflexion sur les chances futures de prospérité de la ville de Nîmes (chemin de fer). Extrait de la *Gazette du Bas-Languedoc*, du 3 décembre 1837, par A. BASTIDE.

également impossible au nord, car les collines étaient impropres à toute construction. Seul, le sud de l'Esplanade offrait de nombreuses possibilités d'extension. Tous les projets d'aménagements proposés depuis la fin du XVIII^e siècle conduisaient à cette proposition.

«Le choix ne pouvait être plus heureux, ni plus propre à favoriser l'agrandissement de la ville, puisque le côté du midi ou de la plaine est le seul où elle puisse s'étendre et se développer.

Au nord de la ville, les constructions sont arrêtées par la montagne ; tout agrandissement y devient impossible. L'extrémité du faubourg du chemin d'Uzès, où le tracé primitif a établi le point de station, est l'emplacement le plus ingrat et le plus défavorable à l'intérêt général de la cité³²⁰».

L'embellissement de la ville et l'intérêt général

Mais, surtout, l'extension de la ville à l'est était contraire à son intérêt général³²¹. En effet, l'implantation de la gare au faubourg d'Uzès ne permettait pas d'inscrire le projet dans les aménagements d'embellissement de la ville envisagés depuis plusieurs décennies.

«Pour toutes les personnes qui connaissent les lieux, il peut y avoir d'autres emplacements à choisir pour une telle destination, si l'on veut quelque chose de grand et de beau ; et ici, l'intérêt général et le bon goût indiquent également ce que l'on doit faire³²²».

L'ensemble de ces arguments fut évoqué uniquement à partir des premières études du tracé entre Nîmes et Montpellier, en 1837. Toutefois, ces réclamations n'ont pas empêché la construction de la gare de la ligne de Beaucaire à Alès au faubourg d'Uzès et l'extension du quartier de l'embarcadère d'Uzès.

1.2.3.1.2 - Alignement du faubourg d'Uzès

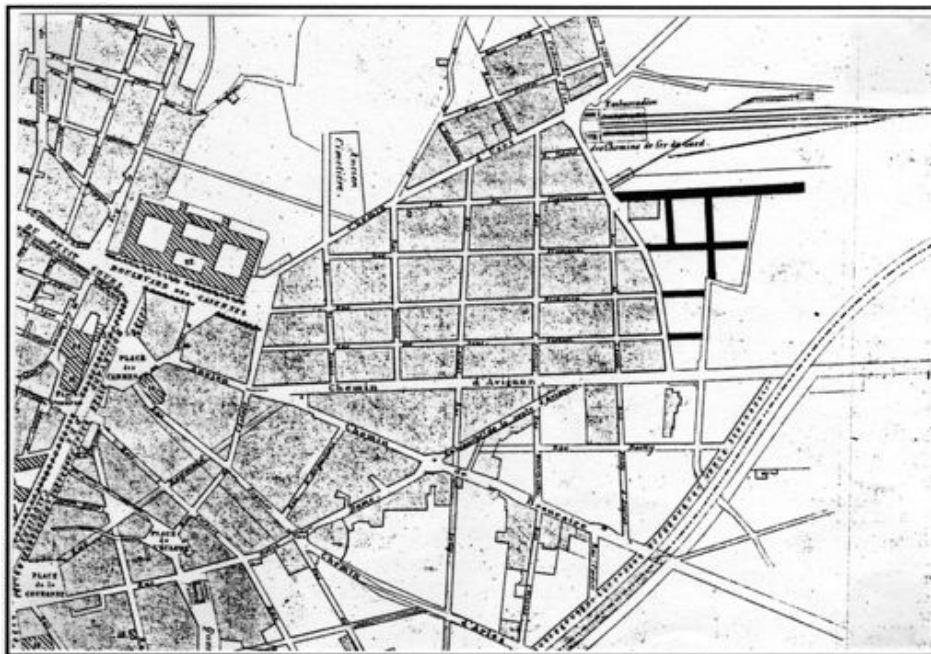
L'implantation de la gare du chemin de fer d'Alès à Beaucaire a été l'occasion du premier projet de plan d'extension de la ville grâce au chemin de fer. Situé à l'extrémité du faubourg d'Uzès, le nouveau quartier est limité au nord par le chemin de fer d'Alès à Beaucaire et au sud par la route royale d'Avignon et la ligne du futur chemin de fer de Nîmes à Montpellier. Ce quartier fit l'objet d'un plan d'alignement qui fut à peine ébauché. Il prévoyait la création de rues d'une largeur de sept mètres dans le prolongement des rues du faubourg de Richelieu —rues Flamands, Richelieu et des Bons-Enfants—, ainsi que l'ouverture d'une rue perpendiculaire à ces nouvelles rues,

³²⁰ - *Ibid.*

³²¹ - Toutefois, à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècles, l'urbanisation de la ville s'effectua à l'est, au nord de la voie ferrée d'Alès à Beaucaire, notamment avec la construction de la nouvelle caserne et du nouvel hôpital.

³²² - ADG - 5-S-25 - Réflexion sur les chances futures de prospérité de la ville de Nîmes (chemin de fer). Extrait de la *Gazette du Bas-Languedoc*, du 3 décembre 1837, par A. BASTIDE.

au-delà du Cadereau, à travers l'enclos acquis récemment par M. Baragnon. Le recouvrement et l'alignement du Cadereau étaient également prévus entre l'embarcadère du chemin de fer et le chemin d'Avignon.



*Fig. 87 - Implantation définitive de l'embarcadère dans le quartier d'Uzès
En noir l'extension projeté du quartier de l'embarcadère*

La création du nouveau quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier reporta au sud les projets d'aménagements de la ville et une partie de l'activité. L'ouverture des nouvelles rues sur l'enclos Baragnon ne fut pas exécutée car les terrains de l'enclos furent acquis par la Société du chemin de fer du Gard pour l'agrandissement de la gare.



Fig. 88 – La gare de marchandises PLM – cpa – (nemausis.com)



Fig. 89 – Vue de la gare d'Uzès aujourd'hui – (photo de l'auteur)

1.2.3.2 - Nouvelles centralité et limite de la ville, la gare de voyageurs

L'implantation de la gare au sud de la ville s'inscrit dans une série de projets proposés au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle. Deux types de projets sont envisagés : le premier est lié à la création d'un port et d'un canal en dessous de l'Esplanade, le second prévoit l'extension de la ville au sud. S'inscrivant à la suite de ces réflexions, le projet d'un embarcadère au sud ne donna lieu à aucun débat. Son emplacement est arrêté dès les premiers projets d'une ligne au sud Cette volonté est confirmée lorsque la décision définitive de la réalisation de la ligne fut prise en 1840. C'est pour cette raison qu'il nous a semblé intéressant d'approfondir l'ensemble des projets envisagés avant l'apparition du chemin de fer.

1.2.3.2.1 - Le port de Nîmes, un vieux rêve

Privée de fleuve et de rivière navigables, mais située à proximité de la vallée du Rhône, la ville, immobile, soumise à la chaleur implacable de l'été méditerranéen, rêve non seulement d'eau pour alimenter ses fontaines, mais également d'être un port. En effet, l'histoire de la ville de Nîmes fait régulièrement référence à la nécessité de relier la ville à la mer. L'avenue du chemin de fer, au sud de l'Esplanade, large de 60 mètres, était et restera le lieu de ce port dans la mémoire de la ville jusqu'à la fin du XIX^e siècle³²³. Le souci d'intégration de la ville dans le paysage est attesté par les projets et les opérations d'art urbain du XVIII^e et XIX^e siècles. Cette préoccupation correspond aux pratiques d'aménagement en vigueur au cours de ces siècles. Cette

³²³ - PIEYRE, Adolphe, 1886.

représentation de l'espace est encore en usage lorsque le chemin de fer apparaît. Les vues à vol d'avion ou les gravures dessinées à partir des collines qui surplombent la ville attestent cette permanence. Mais la voie du chemin de fer a supplanté le port ; à la hauteur des toits, à l'horizon, entre le ciel et la terre, une locomotive à vapeur sur le viaduc survole la ville, le temps et l'espace.



*Fig. 90 - Vue de Nîmes depuis la Tour Magne, milieu du XIX^e siècle
(Musée du Vieux Nîmes)*

2.1.1 - Un port, en dessous de l'Esplanade

Dès 1751, Jean-Philippe Mareschal envisage de desservir la ville de Nîmes par un canal. Il place le port de cette nouvelle voie de communication en dessous de l'Esplanade. Mais nous n'avons pas d'élément supplémentaire sur ses intentions.

Cet emplacement fut repris par l'ensemble des promoteurs d'un canal de Nîmes à la mer. Ainsi, Blachier, dans les années 1770, reprend cette même position. Un plan³²⁴, ainsi qu'un texte non daté, nous précise la forme urbaine de ce port : constitué d'un bassin en fer à cheval, d'une superficie de 2888 toises, il aurait pu contenir 50 barques. Cette disposition s'inscrivait dans la transformation et la régulation de la place de l'Esplanade.

«On a suffisamment parlé de l'utilité du canal sur tous les rapports, il ne reste qu'à dire un mot de la perspective singulièrement intéressante qu'offrira au-dessus la place de l'Esplanade, les bassins et le canal couverts d'arbres et remplis de bateaux, cette place n'est qu'immense, elle sera superbe, les étrangers et les citoyens y jouiront du spectacle les plus flatteurs, comme de la ressource la plus fructueuse³²⁵».

³²⁴ - Voir plan p.122, figure n°50.

³²⁵ - AN - F₁₄ 1213, Mémoire concernant la construction du canal Royal de la ville de Nîmes en Languedoc, qui communiquera à la mer Méditerranée par la ville d'Aigues-Mortes, ainsi qu'au Canal Royal de la Province qui va joindre la mer Océane.

Mais le projet de canal ne fut pas réalisé et le projet de port resta un rêve. Le projet d'alignement et d'embellissement de Raymond, que nous examinerons plus loin, ne prit pas en compte ce désir. Toutefois, ce rêve ne fut pas oublié, puisqu'il resurgit après la Révolution, au début du XIX^e siècle, lors du projet d'embellissement des boulevards réalisés à l'emplacement des anciens remparts par l'ingénieur Grangent.

«Les embellissements de l'Esplanade ont mérité tous vos soins : le public devra à votre administration la seule place régulière qui soit à Nîmes. Et sans parler du canal et du port qui doivent selon nos espérances y aboutir un jour, les gazons, les fontaines et la colonne Départementale qu'on y pourra établir par la suite, ajouteront à sa décoration, mais ce n'est pas tout encore, il faut utiliser les portions latérales de la place que sa régularisation a obligé d'en retrancher [...]»³²⁶.

Ce projet est particulièrement intéressant car il confirme la volonté d'intégrer l'Esplanade dans un aménagement urbain ouvert, à la manière des grandes places du XVIII^e siècle. Le port permettait de respecter l'arrêt du conseil de 1782, qui interdisait les constructions au sud de l'Esplanade, afin de permettre l'aération de la ville par la brise venant de la mer et de privilégier la vue sur la plaine du Vistre. Toutefois, cet aménagement conservait la double destination de la place, commerciale et monumentale.

Le dernier projet de port étudié par Durand au début des années 1820, envisage également l'emplacement d'un port au sud de l'Esplanade, mais aucune description particulière du port n'est faite. Soumis à la participation de la ville de Nîmes, le projet n'a pas fait l'objet d'étude approfondie.

2.1.2 - Contre-projet - les allées Jean-Jaurès

Les auteurs du port de Nîmes l'ont toujours envisagé au sud de l'Esplanade, suivant la proposition de Mareschal. Toutefois, un grand nombre d'habitants de la ville réclamèrent en 1822³²⁷ qu'il soit localisé au sud du cours neuf (Allées Jean-Jaurès), dans l'axe du jardin de la Fontaine. Cependant, nous n'avons aucune description particulière de cet emplacement. Cette proposition qui se serait inscrite comme un prolongement des aménagements du quartier de la Fontaine, n'a jamais été suggérée par Mareschal lui-même. Trop éloigné du centre-ville, cet emplacement ne se situait pas à proximité du noeud formé par les principales communications. L'embarcadère du chemin de fer ne sera jamais proposé à cet endroit.

Aucune autre proposition d'emplacement de port ne fut soumise, l'idée du port étant abandonnée au profit de l'embarcadère de chemin de fer.

³²⁶ - ADG - 3-O-1352, Extrait du Registre des Délibérations de l'Administration municipale de Nîmes. Séance du 7 floréal an 9 de la République française, une et indivisible.

³²⁷ - AMN - Délibérations du Conseil Municipal de Nîmes, Séance du 29 novembre 1822.

1.2.3.2.2 - La gare comme prolongement des aménagements de la ville

1.2.3.2.2.1 - La substitution du port par la gare de chemin de fer

En 1841, dès que le tracé de la nouvelle ligne fut arrêté, l'implantation de la gare fut définitivement fixée par la municipalité au sud, dans l'axe de l'Esplanade. Cette proposition reçut l'accord de Didion et des membres de la commission des travaux publics. Parallèlement à cette implantation, il fut prévu de relier la gare à l'Esplanade par une majestueuse avenue de 60 mètres de large et de 300 mètres de long. Nous étudierons dans le troisième chapitre l'histoire de ce projet.

1.2.3.2.2.2 - Deux nouvelles propositions pour l'implantation de la gare - Les rues Roussy et Foulc

L'unanimité de cette proposition ne tient pas compte de deux revendications émanant de propriétaires qui habitaient à proximité de la nouvelle voie ferrée et qui souhaitaient que la gare fut implantée dans le prolongement soit de la rue Roussy, soit de la rue de la Cité-Foulc.

La rue Roussy fut partiellement ouverte à la fin du XVIII^e siècle par un propriétaire du même nom, sur un terrain que celui-ci possédait au sud de l'Esplanade, au faubourg de la Couronne. La rue devait être prolongée au nord jusqu'au boulevard de Calquières (actuellement boulevard Amiral Courbet), et au sud jusqu'à la voie ferrée. Elle était la voie la plus rectiligne et la plus importante de ce faubourg, qui prit également le nom de «faubourg Roussy». La proposition de construire la gare de chemin de fer venait des habitants du quartier. Cette demande n'eut pas de suite.

Il en fut de même pour la seconde proposition, émanant d'un riche propriétaire, M. Foulc, qui avait acquis à la fin des années 1830 plusieurs terrains et maisons, en dessous des Arènes. Une rue reliant la route de Montpellier à Nîmes à la voie de chemin de fer, à proximité de la rue Saint-Gilles, porte son nom et constitue la principale voie de ce quartier. Foulc souhaitait que cette rue devienne l'avenue de l'embarcadère³²⁸. Toutefois, nous n'avons pas retrouvé trace de cette proposition dans les archives et en particulier dans les délibérations du conseil municipal de Nîmes.

Si les projets de ports au sud de l'Esplanade, précédemment décrits, viennent expliquer le choix de cet emplacement, un autre projet d'aménagement de la ville confirme la volonté d'étendre la ville au sud. Il s'agit du plan d'embellissement et d'extension dessiné par Raymond, que nous avons exposé précédemment.

Entièrement dévolu au service des voyageurs, l'embarcadère est construit comme un monument dans la ville. Il participe non seulement à son embellissement, mais

³²⁸ - BROSSARD, 1909.

également à l'augmentation de la valeur des terrains, à la transformation de l'habitat et à l'implantation de nouveaux équipements, avec la construction de la nouvelle préfecture et d'une gendarmerie sur l'avenue Feuchères, et la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue sur l'Esplanade. De nombreux hôtels de voyageurs furent construits dans ce nouveau quartier, aux abords de la gare.

Nouvelle porte de la ville, l'avenue y constitue le prolongement du chemin de fer. Bien que l'idée de l'implantation de la gare au sud de la ville précède la création et la réalisation effective du quartier, celui-ci, d'une certaine manière, le précède dans la pensée urbanistique.

Les précédents plans d'aménagements de la ville, projetés par Mareschal, Raymond et Grangent, ont en effet montré depuis près d'un siècle la nécessité d'en aménager le sud. Tout en s'adaptant au nouveau moyen de transport, le plan du nouveau quartier intègre les éléments développés dans ces projets antérieurs.

Le chemin de fer se substitue au canal comme moyen de transport ; l'avenue de l'embarcadère, tout en permettant la circulation de l'air, figure par sa largeur soit le tracé du canal, soit le cours central du plan de Raymond. Mais la situation choisie pour l'implantation de la gare et de son avenue se réfère plus directement aux projets envisagés en dessous de l'Esplanade, autour du canal, qu'à celui du plan de Raymond, situé en-dessous des Arènes.

Le cours du plan de Raymond était un élément de promenade, offrant à son extrémité la vue sur le paysage, alors que l'avenue de l'embarcadère est la nouvelle entrée monumentale de la ville et se situe à proximité de l'ancienne entrée royale. Elle conjugue par l'ampleur qui lui est donnée, le principe de monumentalité et les facilités de communication.

«[...] Rendre facile les communications entre la ville et le chemin de fer, et faire des travaux projetés un objet d'embellissement pour la ville, tel est le double but que la commission a dû se proposer, persuadée qu'aussitôt après la construction du chemin de fer, l'avenue de ce chemin à l'Esplanade et à la route royale n° 87 deviendra la principale entrée de notre ville, qu'atteindront par cette voie non seulement les nombreux voyageurs venus de Montpellier, Cette, Béziers, Toulouse et de toute cette partie du midi, mais encore ceux qui seront amenés par les chemins de fer de Beaucaire et d'Alais, lesquels seront raccordés avec celui de Montpellier. La commission a été d'avis que cette avenue, dont la longueur sera de trois cents mètres [...] devait avoir cinquante mètres de largeur. Ainsi, une voie de 15 à 16 mètres étant établie au milieu pour les voitures, de chaque côté du prolongement [...] ombragé par deux rangs d'arbres, sans que ces arbres bordent de trop près les maisons qui seront probablement bientôt construites en dehors des trottoirs et de l'avenue.

La commission a pensé qu'afin de ne pas trop borner la vue de l'Esplanade et du boulevard voisin, la permission de construire ne devait être accordée qu'à une distance de l'Esplanade que l'administration devait fixer. Il serait ménagé sur ce point une place demi-circulaire d'où partirait de chaque côté une voie destinée aux voitures et contournant l'Esplanade pour atteindre la route royale. Chacune de ces voies auraient douze mètres de largeur et l'avenue directe à travers l'Esplanade serait exclusivement réservée aux piétons [...]³²⁹.

1.2.3.2.4 - La construction de la gare et du viaduc

La construction du débarcadère et du viaduc fut arrêtée dès 1842, et le 31 octobre de la même année, le ministre des Travaux Publics, député du Gard, M. Teste, posa la première pierre de la nouvelle gare et du viaduc³³⁰.

1.2.3.2.4.1 - Viaduc ou remblai

Si l'emplacement de la gare n'a pas occasionné de discussion, la construction de la voie dans la traversée de la ville a suscité un large débat sur son système d'exécution. En effet, la ville de Nîmes s'opposa de manière unanime à la construction d'un remblai.

Les arguments invoqués, pour la construction d'un viaduc, concernent d'une manière générale son intégration dans la ville comme monument urbain. En effet, cet édifice offre des possibilités d'aménagements particuliers notamment en ce qui concerne l'extension de la ville au-delà de la voie ferrée.

1.2.3.2.4.2 - L'extension de la ville

Le premier argument invoqué par la ville concerne son extension. Nous avons exposé dans le premier chapitre, l'histoire des principales extensions. En effet, Nîmes aux XVII^e et XVIII^e siècles a connu de nombreuses périodes d'extension qui ont permis un accroissement de la superficie de la ville très important puisque dès le milieu du XVIII^e siècle, Nîmes a doublé sa superficie, avec la création du quartier de la Fontaine dessiné par Mareschal. Si depuis la Révolution, la ville a subi une période de stagnation, elle connaît depuis une dizaine d'années une progression importante de sa population et la construction du chemin de fer d'Alès à Beaucaire a favorisé également de nouvelles constructions. De fait, Nîmes croit en son développement grâce au chemin de fer et envisage la construction au sud du chemin de fer de nombreux équipements qui nécessitent de grands terrains. Le viaduc, grâce à ses arceaux, offre pour la ville le moyen d'éviter toute coupure entre l'intérieur et à l'extérieur, alors que le remblai s'oppose à cette extension.

³²⁹ - AMN - Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la ville de Nîmes. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

³³⁰ - BROSSARD, 1909.

1.2.3.2.4.3 - Communication des voies et circulation de l'air

En effet, les arceaux du viaduc permettent la continuité des chemins, ce qui évite ainsi que toutes les voies se terminent en impasse et viennent buter sur une muraille. Les arceaux favorisent également le libre passage de l'air, ce qui permettait d'éviter l'humidité malfaisante des eaux croupissantes le long des fossés creusés pour édifier le remblai, et justifiait la volonté de la municipalité de créer des aménagements urbains grandioses, comme l'Esplanade et la large avenue de l'embarcadère.

1.2.3.2.4.4 - Paysage et technique

À ces deux premiers arguments, les arceaux permettait également, selon la ville, de jouir et de préserver la vue sur la campagne environnante.

«Un viaduc, dans ses longues rangées d'arcades, laissant apercevoir, à travers leurs courbes gracieuses, la campagne du Vistre, et les voitures, groupées en trains d'une grande étendue poussées, comme par une puissance magique, venant à se dérouler rapidement devant la ville, formeraient un tableau, aussi rare que magnifique [...]»³³¹.

1.2.3.2.4.5 - Embellissement et monumentalité

Le viaduc associé à la nouvelle gare permettait également grâce à ses arcades de s'inscrire dans une architecture contemporaine, néoclassique. De plus, la monumentalité de cette nouvelle enceinte participait à l'embellissement de la cité, où le beau était joint à l'utile.

«La beauté des monuments contribue à polir les mœurs. l'habitant d'une ville, n'importe sa condition, s'enorgueillit de l'admiration des étrangers. Il met de l'urbanité dans les réponses aux questions qu'ils lui adressent. [...]. l'observateur ne s'en aperçoit-il pas, depuis que nos administrations éclairées, dotent la ville de monumens ; où le beau est joint à l'utile»³³².

Le discours sur la monumentalité développé par la municipalité s'adresse de manière indirecte à la gare. En effet, l'implantation de la gare en tant que monument n'a jamais été énoncée mais sous-entendue. L'embarcadère, lors de sa conception initiale, s'intègre au viaduc et se distingue surtout par rapport à sa situation. La transformation de la façade principale lui permettra d'accentuer sa monumentalité.

1.2.3.2.4.6 - Tourisme et modernité

La présence des monuments romains à Nîmes attirait depuis des dizaines d'années de nombreux voyageurs internationaux. L'ensemble formé par la gare, l'avenue et

³³¹ - ADG - Mémoire sur l'enquête relative au mode de parcours à établir pour le chemin de fer de Montpellier en face de la ville de Nîmes, déposé par Mr Bousquet-Dupont, 18 mars 1842.

³³² - *Ibid.*

l'Esplanade, leur offrait un ensemble monumental pouvant rivaliser avec cette grandeur passé et de la taille de ses monuments. Il venait s'intégrer en continuité des espaces aménagés au XVIII^e et au début du XIX^e siècle, à la suite des aménagements du Jardin de la fontaine, et comprenant notamment le théâtre et ses abords, la rue Auguste, l'avenue Victor Hugo, le nouveau Palais de Justice.

1.2.3.2.4.7 - Le coût

Le seul inconvénient du viaduc par rapport au remblai était son coût plus élevé. Mais la ville estima que par rapport à l'ensemble du prix de la ligne, cette dépense était négligeable. De plus, elle évaluait que son entretien serait moins important que celui du remblai, et que son coût serait compensé par les nombreux visiteurs qui décideraient de séjourner plus ou moins longtemps dans la ville, attirés par la grandeur qu'offrait le viaduc.

1.2.3.2.4.8 - Le viaduc contre la ville

Les arguments employés pour défendre la construction du viaduc par rapport au remblai étaient en contradiction entre eux. La ville souhaitait à la fois appliquer des conceptions paysagères, héritées du XVIII^e siècle, et accroître la ville. Les intentions de la municipalité reprennent en effet le discours tenu à propos des aménagements de l'Esplanade et l'arrêté de 1782, qui interdisait toute construction au sud de la ville. De plus, la construction ne se révéla pas aussi intéressante qu'elle avait pu paraître à l'origine, car la compagnie avait fermé les arches sous le viaduc, sauf pour le passage des routes, ce qui rendait caduque l'idée émise lors de sa construction, c'est-à-dire de permettre la vue sur le paysage et de laisser passer l'air de la mer.

«[...] A qui ferait-on croire que le viaduc n'est pas une barrière infranchissable à l'extension de la ville ? Quel est le Nîmois qui ignore l'expression vulgaire "derrière les ponts" n'entraîne pas avec elle une idée de déchéance ? Si ce viaduc n'est pas un obstacle à l'extension de la ville, comment expliquer le fait, que la compagnie ait pu fermer 45 arches, c'est-à-dire, convertir le viaduc en un véritable rempart, sur une longueur de 350 mètres, dans sa partie centrale, sans soulever la moindre protestation ? Si ce viaduc n'est pas une barrière infranchissable, aurait-on montré tant d'indifférence à la fermeture de ces arches³³³ ?

Le viaduc devint pour les Nîmois une construction infranchissable, qui constitue, jusqu'à nos jours, une barrière : «au-delà des ponts» ce sont les faubourgs. Les grands équipements construits au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle ne s'installèrent

³³³ - AN - «Le Déplacement de la gare des Voyageurs au Conseil municipal» par M. Chabassus, auteur du projet - 1888. Département du Gard, Agrandissement de la ville de Nîmes.

jamais au-delà de la voie ferrée. Ce n'est que depuis la seconde guerre mondiale que l'espace au-delà s'est construit.

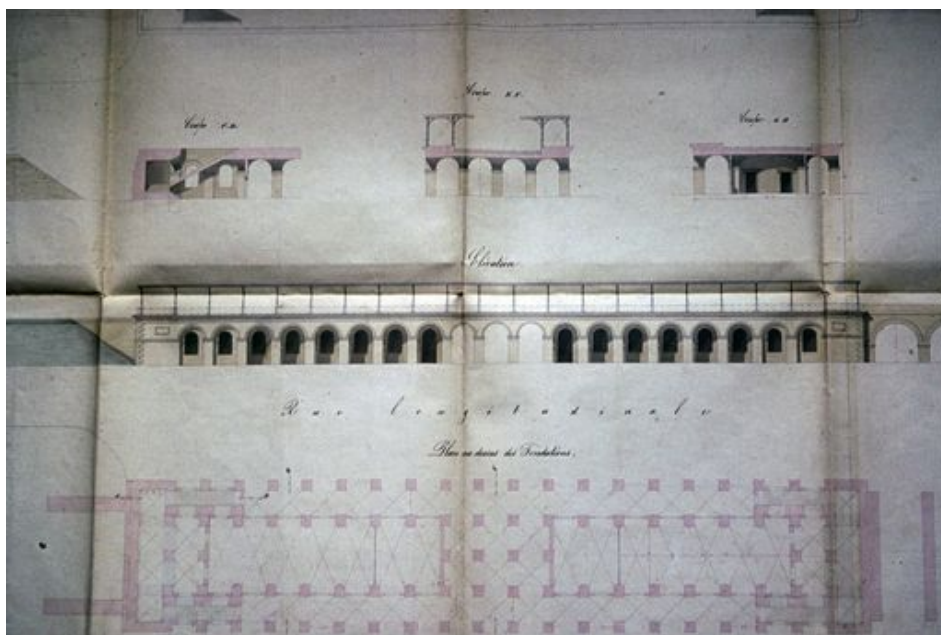


Fig. 91 - Plan, élévation et coupes de l'embarcadère initial – (ADG)

1.2.3.2.5 - Projet de transformation de la gare - Le projet Chabassus

Pour améliorer le trafic, la compagnie du chemin de fer envisagea, en 1870-1871, de doubler la voie ferrée par la construction d'un second viaduc. Mais devant l'opposition du département, de la Chambre de commerce de Nîmes et de la population, elle renonça à ce projet. Le conseil municipal de Nîmes ne souhaitait pas que la gare soit déplacée. Quelques années plus tard, elle changea apparemment d'avis, puisqu'elle approuva un projet qui envisageait cette solution.

En effet, le viaduc existant formait un véritable rempart et constituait une barrière. L'extension de la ville au delà de la voie ferrée restait impossible. Pour remédier à cette situation, Chabassus proposa, en 1887-1888, un projet qui visait à reculer le viaduc et l'embarcadère.

Il envisageait de déplacer la ligne de chemin de fer au sud de la voie actuelle à 450 mètres de distance, et il souhaitait y construire une nouvelle station, plus adaptée à l'évolution du service des chemins de fer. En effet, outre l'inadaptation du réseau, la gare s'était rapidement révélée trop petite et trop éloignée du service des marchandises. La disposition de la gare sur deux niveaux était source d'accidents pour les vieillards, infirmes et malades, créait des problèmes de service en obligeant la compagnie à louer des logements à l'extérieur de la gare pour un certain nombre de ses agents et nécessitait l'utilisation de monte-charge pour l'embarquement et le débarquement des bagages et des colis.

Ce projet reçut l'approbation du conseil municipal de la ville de Nîmes, mais ne trouva pas d'écho auprès de la compagnie de chemin de fer. Le directeur du PLM, Noblemaire, refusa l'idée de reculer la gare en prétextant que la tendance générale de l'époque était plutôt de rapprocher les gares du centre-ville que de les en éloigner, et de faire circuler les tramways sur des viaducs ;

«Nous ne comprenons point, pour notre part, en quoi l'intérêt général peut réclamer le reculement de notre ligne et de notre gare, alors que la tendance générale paraît être plutôt de rapprocher les gares des centres de populations desservies ; un viaduc ne saurait d'ailleurs, être considéré comme un obstacle au développement d'une ville, alors qu'il est question d'en établir dans tous les grands centres, pour la circulation des trains tramways³³⁴».



Fig. 92 - La gare de voyageurs de Nîmes – cpa – (coll. personnelle)

³³⁴ - *Ibid.*

Conclusion au chapitre 2

Notre démarche générale a consisté à comprendre comment la question de la relation de l'implantation du tracé des lignes de chemin de fer et des gares par rapport à la forme de la ville s'était posée.

L'étude des voies ferrées et de la gare à Nîmes s'est organisée autour de trois parties : le rôle des intervenants, la question du chemin de fer et de la création des lignes aux abords de Nîmes et l'implantation des gares.

Le rôle des intervenants

L'implantation du chemin de fer aux abords des villes dans les années 1840 intéresserait plus particulièrement les compagnies lorsqu'il est question de la gare de marchandises, et la municipalité lorsqu'il s'agit de la gare de voyageurs. Toutefois, cette hypothèse est ici modifiée et complétée avec le rôle particulier joué par l'État dans la construction de la ligne de Nîmes à Montpellier et celui du département dans les aménagements urbains. Le préfet est actif dans le contrôle de l'aménagement de Nîmes. Son rôle complète celui de la municipalité et sert de « contrepoids » aux positions de la ville. La municipalité n'intervient pas directement dans le choix d'implantation du tracé de la ligne —choix qui est défini par les ingénieurs des compagnies—, mais elle est chargée d'organiser l'étude du nouveau quartier de l'embarcadère et de le faire exécuter.

La Chambre de commerce de Nîmes n'a aucune action sur l'implantation des gares, cependant son engagement est important lorsqu'il s'agit de faire réaliser la ligne de Nîmes à Montpellier par l'État.

L'influence du rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées est moins importante dans les choix des tracés et de l'implantation des gares, d'une part parce que les lignes d'Alès à Beaucaire et de Nîmes à Montpellier ne font pas partie des cinq grandes lignes étudiées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées à partir de 1833. Par contre, celle de Nîmes à Montpellier sera comprise dans ce réseau à partir de 1840. D'autre part, parce que les ingénieurs ont ici un double statut ; ingénieurs et concessionnaires, ils n'interviennent pas officiellement au niveau national. De plus, ils n'émettent aucune théorie sur le tracé des lignes, comme nous l'avions observée précédemment ; lignes d'intérêt local ou régional, elles sont décidées en fonction d'un moindre coût.

Si, à l'origine, plusieurs compagnies souhaitent devenir concessionnaire des chemins de fer, le processus de conception des deux lignes diffère de l'une à l'autre.

Pour la voie ferrée d'Alès à Beaucaire, les frères Talabot sont concurrencés par deux autres postulants, la Société Civile d'étude et de Recherche, en 1830, et la Compagnie des mines de la Grand'Combe, en 1832, avec laquelle ils s'associeront. Cependant, aucun de ces concurrents ne préconise un autre tracé que celui étudié par les frères Talabot. Les enjeux et la volonté qui sous-tendent la réalisation de la ligne sont plus forts que la réalisation elle-même.

Pour la ligne de Nîmes à Montpellier, l'attitude des postulants³³⁵ est différente. L'étude du tracé entre les deux villes a fait l'objet de deux propositions distinctes —l'une par les plateaux, l'autre par la plaine. Malgré cette opposition sur le tracé, les concurrents se sont associés pour obtenir la concession de la ligne, mais la motivation qui les a guidés ne fut pas soutenue dans un but industriel ou commercial précis et leur volonté ne fut pas suffisante pour parvenir à sa réalisation. De fait et contrairement à la ligne d'Alès à Beaucaire, l'État s'est substitué à l'industrie et au commerce pour la création de la ligne de Nîmes à Montpellier. Cette nouvelle voie ferrée, qui permettait ainsi de relier le port de Sète au Rhône à Beaucaire, s'est inscrite dans le projet d'une ligne qui devait relier l'Atlantique à la Méditerranée.

En effet, l'ouverture de cette ligne s'insère dans un moment particulier de l'histoire de la création du chemin de fer. Il correspond au moment où l'État s'interroge sur l'importance de sa participation dans la réalisation du réseau ferré français³³⁶ : le gouvernement souhaite exécuter les lignes et les concéder³³⁷ à des sociétés fermières. Initialement le gouvernement n'intervenait que pour autoriser l'expropriation des terrains sur lesquels devaient être établies les voies ferrées, mais il les reconnaissait comme appartenant à leurs fondateurs en toute propriété et par conséquent, à perpétuité. C'est sous ce régime que la ligne d'Alès à Beaucaire a été construite.

Les tracés

L'implantation du chemin de fer à Nîmes ne se situe dans aucune rivalité de ville à ville (si ce n'est pour obtenir la concession entre Nîmes et Montpellier). Nîmes souhaite un chemin de fer et à aucun moment elle ne le refuse. Sans doute voit-elle dans ce nouveau moyen de transport la possibilité de réaliser enfin son vieux rêve d'être reliée, si ce n'est à la mer, au Rhône et à d'autres villes.

En effet, l'utilité du chemin de fer est reconnue très rapidement à Nîmes du point de vue économique et, d'une manière générale, son exécution est relativement rapide par

³³⁵ - Mellet et Henry, le duc de Mecklembourg et Farell.

³³⁶ - Traditionnellement en France, l'État intervenait dans la réalisation des travaux publics, routes et canaux.

³³⁷ - Cette réflexion aboutira à la loi de 1842 qui fixe les principales modalités de réalisation des grandes lignes en France, mais l'État reviendra en 1845, sur cette participation.

rapport à l'ensemble des lignes françaises. Mais, si le choix des tracés n'a pas fait l'objet de débats importants du point de vue local, sans doute grâce à la connaissance préliminaire du territoire initiée par les projets sur les canaux, les lignes ne seront pas construites aussi facilement que leurs promoteurs le souhaitaient. La mobilisation des capitaux fut difficile pour chacune des deux lignes.

Le manque de capitaux peut s'expliquer soit par la localisation des lignes dans le département du Gard, à l'écart de la vallée du Rhône ou des grands enjeux nationaux, soit par le manque de reconnaissance de l'utilité du chemin de fer au niveau local. Mais inversement, si les lignes ont pu être réalisées précocement par rapport à l'ensemble de la France, c'est également d'une part, parce qu'elle ne se situait pas au centre d'enjeux nationaux, qui ont favorisé la concurrence des compagnies, et d'autre part, parce que la création de deux lignes, à vocation industrielle et commerciale — Alès/Beaucaire et Sète/Montpellier—, a facilité la réalisation, par l'État, d'une troisième ligne —Nîmes/Montpellier—.

Lorsque la vocation industrielle ou commerciale de la ligne était reconnue, il était admis que la mobilisation des capitaux était facile. Toutefois, les difficultés des frères Talabot pour la réalisation de la ligne d'Alès à Beaucaire obligèrent l'État à intervenir au moyen d'une subvention. Initialement, le gouvernement avait refusé cette aide, car il considérait qu'il n'avait pas à s'immiscer dans la concession des lignes à caractère privé. L'évolution générale du chemin de fer, les possibilités offertes par la ligne d'y faire circuler, non seulement des marchandises, mais aussi des voyageurs, et la perspective d'ouverture de la ligne sur la vallée du Rhône — Talabot étudie la ligne du Rhône à Marseille à partir de 1837—, ont certainement réorienté la politique de l'État envers les aides gouvernementales.

De même, le caractère public de la voie ferrée de Nîmes à Montpellier et l'échec de la concession de Farel et Cie ont favorisé la réalisation de la ligne par l'État. Le choix de cette ligne plutôt que de celle d'Avignon à Marseille, comme le gouvernement l'avait envisagé initialement, peut s'expliquer non seulement par rapport à la facilité d'exécution et au coût moindre du projet retenu, mais également par rapport au caractère commercial et à la situation de la seconde dans la vallée du Rhône. Ces derniers éléments permettaient de penser que la mobilisation des capitaux serait plus facile pour la réalisation de cette entreprise.

La concurrence qui existe entre ce projet et les canaux des Étangs et de Beaucaire peut également expliquer les difficultés de concession de la ligne de Nîmes à Montpellier. Par contre nous ne savons pas si une telle rivalité a eu lieu entre la future ligne d'Alès à Beaucaire et le projet d'un canal d'Alès à la mer de Durand, aucun texte

ne la mentionne. Toutefois, ce phénomène concurrentiel n'a pas eu l'ampleur de celui qui existait dans la vallée du Rhône.

Le projet de la ligne d'Alès à Beaucaire est lié au développement non seulement des mines de la Grand'Combe, mais également à l'établissement d'un centre de production métallurgique. L'essor du réseau des voies ferrées s'appuie, stimule et accompagne le développement de la métallurgie. Les projets de canaux entre Alès et la mer ont été formés afin de désenclaver la Grand'Combe. Lorsque le chemin de fer se substitue au canal, son objectif est identique, mais son tracé est différent. En effet, l'orientation des échanges a évolué entre les deux projets de transport. Ce n'est plus la mer qui est visée, mais le couloir rhodanien. Les déplacements ne se font plus à l'échelle locale mais régionale, voire nationale. Les projets de canaux s'appuyaient sur l'existence d'un réseau et sur des contraintes d'alimentation en eau, alors que le chemin de fer envisage un nouveau réseau et échappe à cette obligation.

Toutefois, l'étude des canaux projetés nous a renseignée, non pas sur les tracés de lignes, mais sur les aménagements urbains. En effet, cette approche a permis de compléter nos recherches sur le processus évolutif des réflexions sur l'aménagement de la ville, ainsi que sur la définition de sa forme. Elle a permis également de comprendre dans quelle continuité le chemin de fer est pensé. S'inscrit-il en complément des projets de canaux ou formule-t-il une autre réponse d'aménagements technique ou urbain ?

Implantation et aménagement urbain

Auparavant, le canal était considéré comme faisant partie des aménagements urbains. Aux XVIII^e et XIX^e siècles, il s'intègre, suivant une conception paysagère de la ville, dans son territoire. Au début du XIX^e siècle, Nîmes est encore contenue, limitée et contrôlée, malgré la destruction des remparts et les extensions du XVIII^e siècle. Au cours de la première moitié de ce siècle, les aménagements de la ville se situent dans la continuité des réflexions engagées au siècle précédent, que ce soit au niveau des embellissements —Jardin de la Fontaine—, des extensions —faubourg de Richelieu quartier de la Fontaine, et projet Raymond—, ou des communications —canaux et leurs aboutissements—.

Le chemin de fer modifie cette conception en coupant la ville de son territoire et en créant une nouvelle limite imperméable. Le viaduc conçu justement pour éviter la coupure de Nîmes d'avec son paysage constitue une nouvelle enceinte pour la ville qui la coupe de son territoire.

Toutefois, la conception de l'emplacement de chacune des deux gares étudiées n'est pas semblable. Si la gare de la ligne de Nîmes à Montpellier est conçue dans le

prolongement des projets d'extension de la ville et des projets de canaux, la gare du faubourg d'Uzès, à l'est, s'inscriront dans la conception des premières gares de marchandises.

Sur la ligne d'Alès à Beaucaire, la construction de la desserte de Nîmes en cul de sac évitait la coupure de la ville avec son paysage. Cet embranchement est-il un héritage du canal de Nîmes ou une solution propre aux premiers chemins de fer ? Lors de l'implantation des premières gares, cette solution est employée régulièrement, mais elle sera abandonnée pour des raisons techniques. À Nîmes, il semble que la construction de cette ligne ne pouvait être envisagée que de cette manière pour des raisons géographiques. L'idée d'imaginer une continuité réelle ou symbolique de la ligne dans la ville est ici totalement absente, contrairement aux exemples relevés dans notre étude sur le réseau du Paris/Orléans³³⁸. En effet, cette solution n'est pas retenue lors de l'établissement de la seconde gare.

L'implantation de la gare de la ligne d'Alès à Beaucaire semble également d'une certaine manière évidente, mais aucun texte ne nous en explique les raisons. Par rapport à la ligne, elle se situe, par rapport à Beaucaire, dans la relation la plus directe et la plus courte, donc la plus économique. La solution en cul-de-sac peut s'expliquer par le fait que la gare a pour vocation première les marchandises.

La principale raison d'implantation de la ligne à l'est tiendrait au caractère industriel de la ligne et à la situation de Nîmes sur cette ligne. En effet, pour Talabot, ce qui prime, c'est l'acheminement des houilles de la Grand'Combe vers le Rhône et l'embranchement de Nîmes est secondaire et n'est justifié que par l'importance de la ville.

Cette solution est similaire à celle qu'il appliquera à Avignon quelques années plus tard lors de l'implantation de la gare de la Petite Hôtesse, au sud de la ville et à proximité du Rhône. Nous le vérifierons dans la deuxième partie. Le caractère monumental de la gare par rapport à la ville semble lui échapper. Si, dans le cas d'Avignon, il approuve le passage de la ligne le long du Rhône comme le lui soumet la municipalité, c'est avant tout pour justifier et rentabiliser l'embranchement de la Petite Hôtesse. Comme nous l'avons précédemment souligné, cette manière de créer des embranchements sur les lignes est aussi une des premières propositions de dessertes des villes en France. Nous l'avons évoqué lors d'une précédente recherche (1989). Le manque d'intérêt de Talabot pour la liaison entre les deux gares est confirmé par le fait que lorsque la fusion entre les deux lignes fut réalisée en 1852, peu de trains assuraient la continuité entre les deux lignes et les voyageurs étaient souvent obligés de se rendre d'une gare

³³⁸ - LAMBERT, 1989.

à l'autre pour changer de train. Cette situation ne s'améliora que plusieurs années après la création du PLM en 1857.

Toutefois, nous pouvons nous demander pourquoi la gare de la ligne d'Alès à Beaucaire n'a pas fait l'objet d'un aménagement plus urbain : cette première implantation a certainement permis et favorisé l'établissement de la gare de voyageurs au sud.

S'il n'y a aucun débat sur la position de la gare de la ligne de Nîmes à Montpellier, les réactions émises au moment de l'implantation définitive de la gare de la ligne de Nîmes à Beaucaire, à l'est, évoquent la possibilité de cet emplacement au sud de la ville, lorsqu'apparaît le premier projet de la seconde ligne nîmoise. En effet, plusieurs habitants de la ville émettent des réserves sur l'implantation de la première gare au faubourg d'Uzès, car ce quartier, situé à la principale entrée de la ville, est mal desservi depuis le centre-ville. Toutefois, les réclamations émises contre l'éloignement de la gare du faubourg d'Uzès ne sont jamais formulées à l'encontre de la gare sud.

Par contre aucune réclamation n'est émise en provenance d'autres quartiers plus éloignés de ceux des deux gares, comme ceux de la Fontaine ou de la Maison Carrée, et aucun autre emplacement n'est proposé comme nous l'avions vu pour le projet d'un canal en dessous du cours Neuf (avenue Jean-Jaurès).

Mais ces constatations semblent bien confirmer que l'Esplanade et la place de la Couronne étaient considérées comme le nouveau centre moderne de la ville et que l'extension de la ville au sud était admise. Cette volonté de mettre en communication l'embarcadère avec le centre-ville confirme, d'une manière générale, que l'implantation de la gare est envisagée comme faisant partie intégrante de la ville. Nous l'examinerons plus en détail dans le troisième chapitre.



Fig. 93 - Vue de la gare actuelle - (photo de l'auteur)

1.3. - Chapitre 3 - Le quartier de l'Embarcadère

Extrait d'une description des boulevards de Nîmes³³⁹, du quartier de l'Embarcadère en 1848, par Louis Beaulard, poète languedocien :

« [...] Si vous avez un jour voyagé en montagne,
Dans un endroit désert où la frousse vous gagne,
Et qu'apparaît soudain un immense horizon
Qui vient vous délivrer de la triste prison,
Telle en sortant d'ici se voit la promenade,
Son riche embarcadère : un front aux mille arcades
Et des bâtiments neufs dont aucun d'eux n'est laid,
Vilain fichu démon domine l'Esplanade,
Entraîne, fracassant, quatre fois dans un jour
Les voyageurs lointains ou bien des alentours.
Il y a tant de gens remplissant l'avenue
Qu'on croit, dans ce quartier, que la foire est tenue.
L'un cri : « Est-ce monsieur qui demande un hôtel ?
Qu'on porte ses paquets ou n'importe lequel ? »
Voiture pour Lyon, Valence, Aix, Marseille ?
Il y a de quoi, ma foi, se boucher les oreilles !...
L'opulent voyageur descend au Luxembourg,
La première maison extraite du faubourg.
L'ex-Couronne n'a plus toutes les diligences
Qui dans le temps passé se faisaient concurrence.
L'omnibus aujourd'hui prend pour sa bonne part
Des ingrats voyageurs pour le moins les trois quarts.
Aussi les charretiers du chemin de Beaucaire,
Les pauvres malheureux n'ont donc plus rien à faire [...] »

³³⁹ - BEAULARD Louis, *Une promenade autour des boulevards de Nîmes*, Lacour-éditeur, traduction française de Jean Journot, 1995.

Le troisième chapitre de cette première partie sur Nîmes couvre la période des années 1830 jusqu'à la fin des années 1850. Avant d'étudier plus précisément le projet d'extension qui découle de l'implantation de la gare au sud de la ville, nous allons examiner les conditions du projet, plus précisément à celles qui ont permis la création du quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier.

La Révolution de 1830 semble marquer une rupture du point de vue de l'architecture urbaine à Nîmes. Jusque là les projets s'inspirent des plans envisagés avant la Révolution de 1789, en construisant des boulevards et des places autour du centre ancien. Les aménagements qui sont dessinés pendant la Monarchie de Juillet concernent les faubourgs, et principalement ceux situés au sud de la ligne formée par la route d'Avignon à Montpellier. C'est le cas du plan d'extension de l'Embarcadère, mais également de quelques projets d'ouverture de voies antérieures à l'implantation du chemin de fer de Nîmes à Montpellier.

Dans le second chapitre, nous examinerons plus particulièrement le projet d'aménagement du quartier du chemin de fer, et notamment la création d'une nouvelle avenue dans l'axe de l'Esplanade et le nouveau quartier attenant.

Dans le troisième chapitre, nous essaierons de reconstituer la réalisation proprement dite de l'avenue Feuchères, pour comprendre les mécanismes d'implantation d'une nouvelle voie, « l'avenue de la gare », considérée d'utilité publique, à la fin de la Monarchie de Juillet.

1.3.1. – La reprise économique des années 1830 et les prémices de l’extension

Au début des années 1840, le quartier de l’Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier est le premier grand projet réalisé en France à la suite de l’implantation d’une gare. Il s’inscrit dans une succession de projets d’extension réalisés à Nîmes depuis le XVII^e siècle, avec les créations successives des faubourgs et quartiers des Prêcheurs, Richelieu et de la Fontaine, dont les plans ont tous pour principe une trame régulière.

Toutefois, lors de la création de la ligne de la Grande Combe à Beaucaire en 1837, aucune réflexion n’est menée sur le choix de l’emplacement de sa gare, ni sur l’éventualité d’un agrandissement de la ville. Par contre, lors de l’implantation de l’embarcadère de la ligne de Nîmes à Montpellier, quelques années plus tard, la municipalité étudie un projet de quartier. En effet, il est alors impératif de relier le nouvel équipement, situé au-delà des faubourgs, à la principale place de la ville (l’Esplanade) par une nouvelle voie, qui deviendra l’actuelle avenue Feuchères. Un plan d’alignement partiel est déposé hâtivement en 1844, mais le dessin du quartier connaît ensuite des modifications pendant près d’une vingtaine d’années.

Avant d’aborder directement la création du projet, nous allons étudier les conditions de son élaboration en examinant les projets urbains du début des années 1830, au sud de la ville, c’est-à-dire à la limite du futur quartier.

1.3.1.2. - Les prémices de l’extension au sud de la ville

L’implantation de la ligne au sud de la ville, à 300 mètres de l’Esplanade, confirme que le projet s’intègre dans la succession des grands projets envisagés initialement (que nous l’avons énoncée précédemment), et que l’idée de l’extension semble une chose acquise à Nîmes.

Cependant, depuis le plan de Raymond, – revu et corrigé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées Durand et Grangent –, et sa réalisation partielle (boulevards et places de l’Abreuvoir, de la Maison Carrée et de l’Esplanade, ainsi que le percement de la rue Auguste) qui se poursuit pratiquement jusqu’à la fin de la Restauration, Nîmes n’a pas fait l’objet de grands projets. Plus aucune opération de grande envergure n’est entreprise après la Révolution de 1830 ; cependant, on pratique quelques ouvertures de rues à partir de 1834.

Dès le milieu des années 1830, des écrits contemporains du projet soulignent cette reprise, et insistent la volonté d’assainissement de la municipalité, notamment en ce

qui concerne le quartier des Calquières, suite à l'apparition du choléra morbus à Nîmes en 1835³⁴⁰. Ils mentionnent également les projets de nouvelles voies, comme les rues Colbert, Raymond et Roussy, ainsi que l'achat de terrains par Monsieur Foulc, à partir de 1836, au sud des Arènes.

Toutefois, le futur agrandissement de la ville n'est clairement énoncé qu'après la décision d'implanter la ligne de chemin de fer de Beaucaire à la Grand'Combe (avec le choix de la localisation d'une gare au faubourg d'Uzès, à Nîmes, en 1837), et l'idée d'établir une ligne entre Nîmes et Montpellier au sud de la ville.

1.3.1.3. - Les propos prémonitoires de A. Bastide sur l'extension de la ville

En effet, dès 1837 la position de la gare en dessous de l'Esplanade est évoquée par A. Bastide, propriétaire d'un terrain rue Monjardin, à proximité de l'Esplanade : « Ce dernier projet, [le chemin de fer Nîmes à Montpellier], a son point de station ou d'arrivée à Nîmes, immédiatement au-dessous de l'Esplanade. Ce choix ne pouvait être plus heureux, ni plus propre à favoriser l'agrandissement de la ville, puisque le côté du midi ou de la plaine est le seul où elle puisse s'étendre et se développer³⁴¹ ».

L'auteur de ces réflexions assure alors que cette position est la seule qui favorise l'agrandissement de la ville :

« Nul autre emplacement ne peut le disputer à celui-là pour devenir un immense bazar, un entrepôt général des produits du pays, des richesses de la mer et du Rhône, le siège d'un mouvement extraordinaire et perpétuel, qui doit donner une vie et une force nouvelles au commerce et à l'industrie. Pour toutes les personnes qui connaissent les lieux, il ne peut y avoir d'autre emplacement à choisir pour une telle destination, si l'on veut quelque chose de grand et de beau ; et ici, l'intérêt général et le bon goût indiquent également ce que l'on doit faire³⁴². »

Pour Bastide, l'extension ne peut se faire qu'au sud ; en effet si l'on regarde un plan de la ville avant l'implantation de la gare, seule cette partie n'est pas construite. Mais il semble également faire référence à autre chose, puisqu'il précise que l'on pourra y

³⁴⁰ - En France, la première vague de choléra, en 1832, n'atteint pas Nîmes. Adolphe PIEYRE, *Histoire de la ville de Nîmes*, Tome 1.

³⁴¹ - ADG – 5 S 25 – « Réflexions sur les chances futures de prospérité de la ville de Nîmes (chemin de fer) ». Extrait de la *Gazette du Bas-Languedoc*, du 3 décembre 1837, par A. BASTIDE.

Nous verrons plus loin qu'aucun texte officiel ne situe cet embarcadère au sud de l'Esplanade avant 1840. Toutefois, cela signifie que l'idée était « dans les esprits » avant le projet définitif.

³⁴² - ADG – 5 S 25 - Réflexions sur les chances futures de prospérité de la ville de Nîmes (chemin de fer). Extrait de la *Gazette du Bas-Languedoc*, du 3 décembre 1837, par A. BASTIDE

faire quelque chose de grand et de beau. Il pense certainement aux projets antérieurs que nous avons décrits dans le premier chapitre de cette partie sur Nîmes³⁴³.

Ce texte « prémonitoire » s'appuyait également sur plusieurs transformations réalisées par la municipalité Girard, notamment l'alignement et l'assainissement (couverture partielle de l'Agau), le projet d'implantation d'une école d'Art et Métiers³⁴⁴, et le déplacement et la reconstruction de l'église Saint-Paul, que nous avons évoqué dans le premier chapitre :

« La ville de Nismes marche à grands pas dans la voie des progrès. Sa prospérité future s'annonce par un agrandissement successif qui étonne les habitans comme les étrangers, et par de nombreux établissemens propres à développer l'intelligence et les arts [...].

Et quant à l'agrandissement matériel de la cité, il est singulièrement favorisé par les améliorations sans nombre dont ses différens quartiers sont déjà redevables à l'administration éclairée de M. le maire. Là, c'est une maison en saillie sur la voie publique qui a disparu, et avec elle une irrégularité choquante ; ici, c'est une voûte jetée sur un aqueduc infect, qui recelait la mort et la répandait à l'entour ; une percée qui découvre et assainit un quartier jusqu'alors inconnu. Ailleurs, c'est un élargissement que les besoins de la circulation avaient toujours réclamé ; et plus loin, c'est le rocher soumis à l'action de la mine, pour en faire jaillir l'eau nécessaire aux quartiers élevés, qui en sont privés. Partout, les habitans ont à remarquer des œuvres nouvelles pour l'amélioration et l'embellissement de tous les quartiers de la ville, et la sollicitude de M. le maire, en ce genre, est toujours efficacement secondée par la sagesse et les lumières du conseil municipal³⁴⁵. »

Ces réflexions s'appuyaient également sur les projets d'implantation des deux lignes de chemin de fer décrites précédemment, qui devaient relancer la prospérité de la ville et ces aménagements urbains :

« Mais deux entreprises d'une importance supérieure promettent à la ville de Nismes un ordre de choses nouveau, et doivent exercer sur son commerce et son industrie la plus salubre influence. L'une est le chemin de fer d'Alais à Beaucaire, passant par Nismes, dont l'exécution est actuellement commencée ;

³⁴³ - Voir dans le premier chapitre de cette partie, le projet d'embellissement de Raymond, p. 71, figure 18.

³⁴⁴ - AN – F²¹1418 - La construction d'une école d'Arts et Métiers est envisagée dans le sud de la France. Nîmes se porte candidate en 1841 et demande à l'architecte Questel d'en dessiner les plans. La ville souhaite la situer dans un premier temps dans les bâtimens de l'Abattoir, mais ceux-ci sont jugés trop monumentaux pour cette nouvelle destination. Finalement, un terrain est retenu, sous la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier, à proximité du Vistre. L'architecte conçoit deux projets ; le deuxième recoit l'accord du ministre de l'Agriculture et du Commerce. Finalement, l'école ne sera pas construite à Nîmes, mais à Aix-en-Provence.

³⁴⁵ - ADG – 5 S 25 - A. BASTIDE, « Réflexions sur les chances futures de prospérité de la ville de Nismes (chemin de fer) ». Extrait de la *Gazette du Bas-Languedoc*, du 3 décembre 1837, par A. BASTIDE.

l'autre est l'établissement d'une semblable voie entre Nîmes et Montpellier, continuée jusqu'au port de Cette, dont le projet a déjà une enquête favorable³⁴⁶. »

Contrairement au choix d'implantation de la gare de la ligne de Beaucaire à Alès, situé au faubourg d'Uzès, que Bastide juge « défavorable à l'intérêt général de la cité », – sa situation est désavantageuse du point de vue de la géographie de la ville –, il considère que projet de la gare³⁴⁷ de Nîmes, comme celui de son quartier, doit être ambitieux.

1.3.1.4. - Les projets de chemin de fer et les frémissements du développement économique à Nîmes

Cependant, l'implantation de la gare du faubourg d'Uzès³⁴⁸ n'empêche pas le développement de Nîmes au sud-est. Quelques années plus tard, lors de l'enquête relative au mode de parcours à établir pour le chemin de fer de Montpellier, en face de la ville de Nîmes, M. Bousquet-Dupont le confirme :

« L'accroissement de la ville doit naturellement se présumer. Depuis dix ans, elle s'est enrichie [...]. Et depuis la création du chemin de fer d'Alais à Beaucaire, l'on bâtit considérablement, dans les quartiers voisins de la gare³⁴⁹. »

Les transformations passées ou futures de Nîmes enthousiasment le signataire de cette enquête ; il compare Nîmes à Paris, décrit la ville comme nouveau et principal pôle des chemins de fer dans le Midi de la France. Il précise, à cette occasion, que la présence de vastes terrains est nécessaire autour de la gare pour assurer l'expansion de la ville :

« Après Paris, Nîmes va devenir le centre le plus important des chemins de fer. Et dans la partie méridionale de la France, il sera le point de jonction, de ces grandes lignes qui traverseront tant de villes, et des pays riches de sol ; depuis Paris, jusqu'à la Méditerranée, sur les ports de Cette et Marseille ; Et de Marseille à l'Océan, sur le port de Bordeaux, et par extension, sur celui de Bayonne. Quelle influence, pour l'agrandissement de notre cité, n'aura-t-elle point, cette disposition des choses, de vastes terrains pour suffire aux nouveaux besoins³⁵⁰. »

³⁴⁶ - ADG – 5 S 25 - A. BASTIDE, « Réflexions sur les chances futures ... », 3 décembre 1837.

³⁴⁷ - Il s'agit naturellement de la gare de voyageurs (la seule véritable gare) !

³⁴⁸ - Voir l'implantation de la gare du faubourg d'Uzès dans le chapitre intitulé : « La gare du faubourg d'Uzès, une gare de dérivation ».

³⁴⁹ - ADG – 5 S 71 - Mémoire sur l'enquête relative au mode de parcours à établir pour le chemin de fer de Montpellier en face de la ville de Nîmes, déposé par M. Bousquet-Dupont, le 18 mars 1842.

³⁵⁰ - ADG – 5 S 71 - Mémoire sur l'enquête..., le 18 mars 1842.

Ainsi, avant même l'implantation définitive de la gare de voyageurs de la ligne de Montpellier à Nîmes, l'idée d'étendre la ville au sud est dans tous les esprits. Ces considérations au sujet du développement urbain seront reprises³⁵¹, en 1842, lorsqu'il fut décidé d'utiliser un viaduc pour construire la ligne de chemin de fer.

Cependant, avant d'étudier plus avant la création du quartier de l'Embarcadère, et afin de bien comprendre les transformations urbaines qui précèdent l'arrivée du chemin de fer, il nous semble nécessaire de relater le débat qui oppose alors le conseil et une partie des habitants, au sujet de l'ouverture d'une petite rue, la rue Colbert, dans le quartier des Calquières. Ce projet, qui sera l'objet de nombreux échanges de courriers entre la municipalité, le préfet et même le ministre de l'Intérieur, constitue le début d'une prise de conscience sur la nécessité de réfléchir à un nouveau plan global de la ville.

1.3.1.5. - Le quartier des Calquières et l'affaire de la rue Colbert

Nous avons souligné précédemment que la relance de la construction au sud de la ville résulte d'une reprise de l'économie, mais également de la volonté de la municipalité d'assainir les quartiers malsains, dont celui des Calquières. La nécessité d'améliorer les communications entre l'entrée principale de la ville, la route d'Avignon, et le centre-ancien, contribue également à la réflexion sur l'ouverture de nouvelles voies.

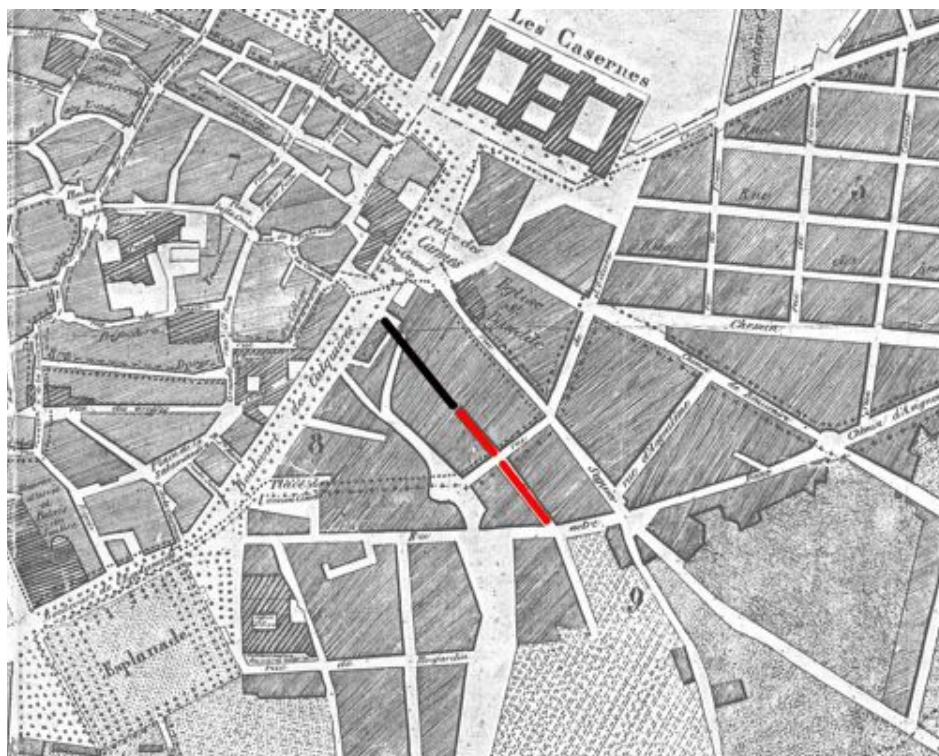
Depuis le milieu du XVIII^e siècle, la ville a privilégié essentiellement les quartiers ouest, avec la création du quartier de la Fontaine, l'implantation du nouveau théâtre, la réalisation des places de la Bouquerie, Saint-Antoine et de la Maison Carrée, la construction de maisons aux façades ordonnancées boulevard de la Comédie (Alphonse Daudet) et le percement de la rue Auguste. Ces aménagements, résultat du plan de Raymond, ont négligé l'amélioration des autres parties de la ville, malgré la refonte de l'Esplanade et l'implantation de nouveaux équipements, comme le Palais de Justice. La création du boulevard des Calquières, au début du XIX^e siècle, ne donne pas l'impulsion nécessaire à une nouvelle dynamique urbaine, malgré sa situation à proximité de la principale entrée de la ville et de l'Esplanade.

Ainsi, en 1834, le projet de prolongement de la rue Colbert, entre la rue Notre-Dame et le boulevard des Calquières, semble constituer le véritable déclencheur du redéveloppement de Nîmes avant l'arrivée du chemin de fer : la réflexion sur l'agrandissement de la ville est alors relancée. En effet, ce modeste prolongement de rue fait l'objet d'un débat sur la nécessité d'aménager, non seulement le faubourg compris entre la route d'Avignon, la rue Notre-Dame et le boulevard des Calquières,

³⁵¹ - Nous avons déjà exposé antérieurement les raisons du choix du viaduc, nous n'insisterons donc que sur l'aspect de l'aménagement et de l'accroissement de la ville.

mais également les quartiers au sud de la route de Montpellier (actuelle rue de la République).

Se pose à cette occasion la question de son utilité publique.



*Fig. 94 – Détail du quartier des Calquières - plan de Nîmes - 1830
En rouge, la rue Colbert, en noir, son prolongement envisagé*

1.3.1.5.1. - La question de l'utilité publique de la rue Colbert³⁵²

En 1834, les habitants d'une petite rue ouverte en cul-de-sac à partir de la rue Notre-Dame souhaitent la voir prolongée jusqu'au boulevard des Calquières, à travers le potager de M. Baron. Dans un premier temps, le conseil municipal ne donne pas suite à cette requête.

En février 1835, les riverains de la rue réitèrent leur demande, M. Baron ne voulant toujours pas céder son jardin. La municipalité, qui ne désire pas intervenir dans cette affaire, demande aux différents propriétaires concernés de s'arranger « entre eux », en argumentant que le prolongement de la rue Colbert décuplera la valeur des terrains non bâtis. Pour une petite ouverture de voie, le conseil municipal ne souhaite pas utiliser la loi du 7 juillet 1833³⁵³, considérant que ce cas ne relève pas de l'utilité publique. Toutefois, l'année suivante, elle revient sur sa décision.

³⁵² - Le prolongement des rues Colbert, Montjardin et Fénelon, sera approuvé par délibération du conseil municipal du 7 mai 1856, cession de terrain en 1864.

³⁵³ - La loi du 7 juillet 1833 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique règle l'intervention du législateur pour les travaux exécutés par l'industrie privée aussi bien que par l'État. Elle

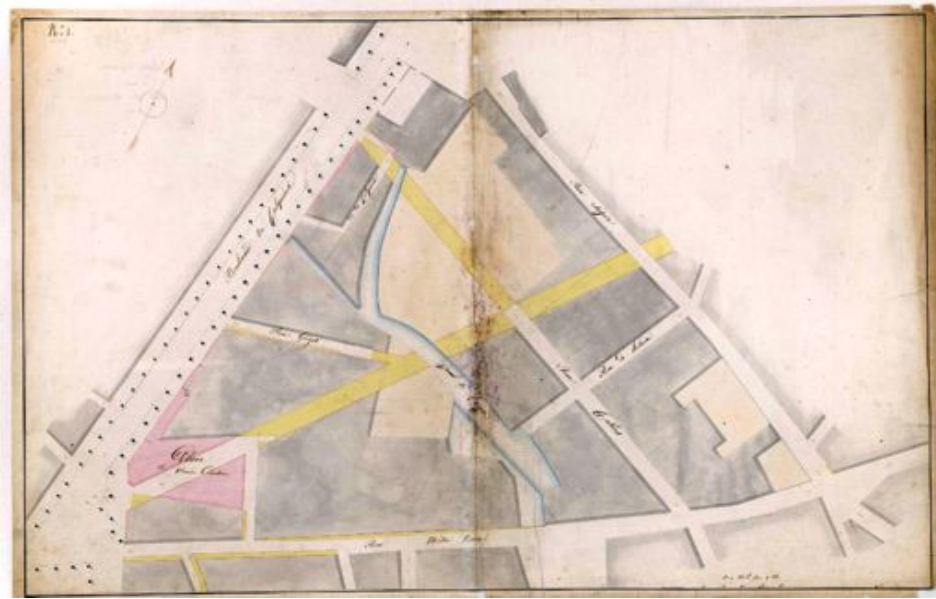


Fig. 95 – Le prolongement de la rue Colbert et la rue Raymond - vers 1830 - (AMN)

En 1836, la pression immobilière s'accroît dans ce quartier, et la municipalité décide d'intervenir avant que les propriétaires n'aient construit de « trop grandes maisons » sur les parcelles concernées par le prolongement de la rue Colbert. La valeur des terrains augmente, et élève d'autant les coûts en cas d'expropriation. La ville revient donc sur sa décision de ne pas déclarer l'utilité publique de cette voie, et décide de finalement s'appuyer sur la loi de 1833 :

« [...] il y a utilité publique à l'achèvement de la rue Colbert, et par conséquent à l'acquisition des terrains compris dans les alignements de la dite rue.

Considérant que si le conseil ajournait de nouveau l'exécution de cette utile entreprise, les bâtiments que M. Baron fait en ce moment élever et ceux que le sieur Augias se propose de construire sur l'alignement même de la rue, la rendrait pour l'avenir absolument impossible, et qu'aussi la négligence du conseil aurait laissée périr sous ses yeux, l'examen d'un droit important et précieux³⁵⁴. »

Cependant, à la suite de cette décision, une majorité des propriétaires du faubourg des Calquières manifeste son mécontentement contre cette ouverture qu'ils jugent non-prioritaire et, à cette occasion, ils ressortent le plan d'alignement de Raymond. Cette opposition à la décision de la municipalité relance le débat sur l'utilité d'un plan d'ensemble de la ville.

simplifie la procédure tout en rassurant les propriétaires, en attribuant la fixation des indemnités à un jury de propriétaires. Elle concerne en particulier la réalisation des chemins de fer, qui ne pourront être exécutés qu'après une enquête administrative. Cette loi sera modifiée et complétée par la loi du 3 mai 1841.

³⁵⁴ - AMN – DCMVN, 18 mai 1836, rue Colbert.



Fig. 96 – La rue Dillon dans le projet de Raymond - (ADG)

1.3.1.5.2. - Le projet de la rue Raymond et le prolongement de la rue Roussy : le mécontentement des propriétaires du sud-ouest de la ville

Dans son plan d'alignement et d'embellissement de 1785, Raymond avait envisagé une nouvelle voie entre l'intersection des routes d'Avignon et de Beaucaire et la place de la Couronne, au débouché du boulevard des Calquières et de la rue Notre-Dame. Cette percée, nommée initialement cours Dillon, était connue sous le nom de « rue Raymond ».

Elle devait permettre d'une part l'amélioration de la circulation dans ce quartier en dédoublant la rue Notre-Dame, trop étroite, notamment à son débouché sur l'ancienne porte de la Couronne ; et d'autre part, de lier le centre ancien avec les faubourgs et des éventuels nouveaux quartiers :

« On avait compris, dès cette époque, qu'une fois ouverte la ville s'étendrait à l'ouest et au midi, et qu'il deviendrait indispensable de remettre en rapport les faubourgs, qu'on prévoyait devoir être bientôt délaissés, avec les quartiers nouveaux qui se formeraient.

C'est dans ce but qu'une grande rue fut tracée qui, en même temps qu'elle doit joindre par une ligne droite les deux avenues des routes d'Avignon et de Montpellier, doit aussi mettre en contact deux parties de la ville qui n'ont encore entr'elles aucune sorte de communication.

C'est ce projet, indiqué sur le plan sous le nom de rue de Dillon, que l'on désigne aujourd'hui sous celui de rue Raymond³⁵⁵. »

En complément de l'ouverture de la rue Raymond, les propriétaires du faubourg des Calquières demandent également le prolongement de la rue Roussy³⁵⁶ jusqu'au boulevard des Calquières, afin d'offrir de nouvelles communications avec la plaine du Vistre et d'embellir leur quartier, tout en reconnaissant, malheureusement, que celui-ci ne sera jamais comparable à celui de la salle de spectacle :

« [La rue Raymond] doit être croisée par une autre très grande rue, qui sera toute aussi utile qu'elle pour ces mêmes quartiers et pour la ville entière. C'est la rue de Roussy qui est à prolonger, depuis son débouché actuel dans la rue Notre-Dame, jusque sur le boulevard des Calquières.

Cette nouvelle ouverture, qui n'exigera qu'une percée de 200 mètres, opérée sur un terrain à-peu-près tous non bâti, doit offrir un aspect des plus imposants, donner une large avenue à la riche plaine du Vistre qui ne peut envoyer ses produits à la ville que par des chemins étroits, et conduire convenablement aux seuls emplacements qui restent pour bâtir.

Comme le magnifique ensemble qu'elle formera avec la rue Raymond est le seul avantage que le quartier puisse jamais avoir à comparer à ceux de l'autre partie de la ville, si heureuse par sa Fontaine, son Théâtre et ses monuments, et que les conséquences utiles que cette double opération doit avoir sont incalculables, il est facile de comprendre combien elle doit être vivement désirée par les uns, et quelles sont les raisons qui peuvent porter les autres à la craindre³⁵⁷. »

En effet, ces ouvertures de voies doivent compenser la perte du Théâtre, – initialement construit dans ce quartier avant la Révolution, et confirmé à cet emplacement dans le plan de Raymond –, ainsi que le délaissement de ces faubourgs par la municipalité, contrairement aux abords de la Maison Carrée :

³⁵⁵ - AN – F^{2(II)} Gard/4 - Voirie urbaine - Mémoire à l'appui de la pétition des propriétaires des rues de Roussy, de Drizot, de Séguier, de l'ancien chemin d'Avignon, de Turenne, de France, de Catinat, et autres directement intéressés à la bonne distribution du quartier des Calquières à Nîmes, au nombre de plus de deux cents, pour s'opposer à ce que l'on s'occupe d'une continuation à donner à la rue Colbert, avant l'ouverture et le prolongement des rues Raymond et Roussy, et avant que le plan des faubourgs de toute cette partie nord-est de la ville soit légalement approuvé, adressé à M. le préfet du Gard. Août 1836.

³⁵⁶ - Du nom de son propriétaire, rue ouverte initialement, à la fin du XVIII^e siècle (1775-76), dont le plan a été dressé par l'architecte Chirol, au sud de l'Esplanade, au faubourg de la Couronne. La moitié du terrain utilisé pour l'ouverture de la rue par Roussy a été payée par la ville : on y construit une quarantaine de maisons avec cour et jardin. Son prolongement jusqu'au boulevard sera autorisé par l'ordonnance royale du 15 décembre 1837. Un quai, le long du Vistre est également dénommé quai Roussy, car aménagé sur les terrains appartenant au sieur Roussy à la même époque. Le quartier autour de la rue Roussy est appelé à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, « faubourg Roussy ou faubourg du quai Roussy. »

³⁵⁷ - AN - F^{2(II)} Gard/4 - Voirie Urbaine - Mémoire à l'appui de la Pétition ...

« Vous savez tout ce que les habitans des faubourgs nord-est de Nismes ont perdu, depuis que les changemens qui ont été la suite de la démolition des remparts ont éloigné d'eux le grand mouvement de cette ville.

Le théâtre, qui était autrefois dans ce quartier, a été rebâti sur un point tout-à-fait opposé, et autour de lui une nouvelle partie de ville s'est formée, qui est devenue l'objet de toutes les prédilections.

C'est pour elle que, depuis de longues années, toutes les réparations importantes sont faites ; et c'est elle aussi qui seule s'embellit et s'accroît, quand l'autre languit sans développement et sans commerce³⁵⁸. »

Les pétitionnaires mécontents constatent aussi que les municipalités successives n'ont pas suivi le plan d'embellissement et d'alignement de Raymond, pourtant approuvé légalement : de nouvelles constructions ont été élevées, empêchant de fait la réalisation du projet prévu par l'architecte du Roi.

« Dans l'origine, le premier de ces projets, qui doit en s'exécutant assurer nécessairement l'autre, avait été garanti par le plan que l'autorité royale avait sanctionné ; mais, dans les temps de troubles, on cessa malheureusement de suivre ce plan sans le remplacer par aucun autre [...].

Il en est résulté que des quartiers entiers ne peuvent plus, par suite des constructions nouvelles qui y ont été faites, profiter des importantes améliorations qui leur avaient été préparées ; tandis-que ce qu'on y a laissé exécuté sans assez de réflexion, ne les dédommagera jamais d'une aussi grande perte³⁵⁹. »

Ils considèrent que la rue Colbert n'a pas d'utilité, car elle est parallèle à la rue des Calquières³⁶⁰, récemment ouverte, contrairement à la rue Raymond, dont la direction est différente. Le prolongement de la rue Colbert n'offre pas les mêmes avantages : pour les pétitionnaires, c'est une petite voie locale de lotissement, contrairement aux rues Roussy et Raymond.

« C'est ainsi que la nouvelle rue que le projet propose (rue Colbert), placée entre deux avenues parallèles et ne correspondant elle-même à aucune autre, n'aurait évidemment aucun résultat d'utilité générale, tandis qu'elle porterait un préjudice

³⁵⁸ - *Ibid.*

³⁵⁹ - *Ibid.*

³⁶⁰ - Parallèlement à ces discussions sur l'ouverture des prolongements des rues Colbert et Roussy et celle de la rue Raymond, une pétition a été rédigée en 1835 pour le prolongement du canal de l'Agau (ou la Gaud), précédemment couvert par la municipalité, à l'intérieur de la ville, afin d'éviter les mauvaises odeurs et les risques d'épidémies. Les arguments employés pour justifier son ouverture sont les mêmes que ceux qui sont utilisés pour la rue Colbert. Elles sont parallèles, et toutes les deux doivent servir de liaison entre la rue Notre-Dame et le boulevard des Calquières. Elles sont souvent opposées l'une à l'autre, car les habitants du quartier pensent que si l'une est ouverte, l'autre ne le sera pas. L'assainissement du quartier justifie son ouverture.

des plus graves à la rue Séguier et à tous les quartiers du nord, d'où elle éloignerait toujours davantage la population qui sort de la ville [...] ³⁶¹. »

« Que la nouvelle rue formée par le recouvrement du canal de fuite des eaux de la fontaine depuis le boulevard des Calquières entre la maison Baumier et la maison Cucurné, allait déboucher en face du lavoir neuf, donne toutes les facilités convenables pour les communications de ce quartier avec le boulevard et l'intérieur de la ville ;

Qu'en outre la rue des Calquières exécutée, le projet délibéré de la rue Colbert, tend accroître les communications de cette partie de la ville ³⁶². »



Fig. 97 – Détail du plan des rues les plus nécessaires à ouvrir à Nîmes dans le quartier des Calquières, octobre 1836 - (AN)

Un plan dessiné en 1836, émanant des pétitionnaires, nous montre le tracé des deux rues Raymond et Roussy dans le quartier des Calquières. Une petite place a également été dessinée à l'écart de ces deux voies, entre la rue Raymond et la rue Notre Dame, à proximité du lavoir du quai Roussy, pour l'emplacement d'un marché.

³⁶¹ - AN - F^{2(II)} Gard 4 - Voirie urbaine - Mémoire à l'appui de la Pétition...

³⁶² - AMN - DCMVN - Séance du 12 novembre 1836 - Demande de prolongement de la rue Roussy.

1.3.1.5.3. - Le déplorable arbitraire de la ville et la nécessité de lever un plan d'alignement

Dans de cette pétition, les habitants rappellent à la municipalité qu'il est nécessaire de lever un plan de la ville avant de permettre l'ouverture des voies non prévues dans le plan d'alignement de Raymond. Ils dénoncent à cette occasion le déplorable arbitraire du conseil municipal qui autorise les ouvertures de rues sans aucun plan d'ensemble ; selon eux, cette attitude de la ville occasionne le désordre et lèse les propriétaires :

« La loi du 16 septembre 1807, un avis du conseil d'état inséré au bulletin des lois le 3 septembre 1811, et toute la législation sur la voirie ordonnent aux villes, de la manière la plus expresse, de faire dresser et approuver, avant de se livrer à des réparations importantes, leurs plans généraux d'alignement, et s'opposent formellement à ce qu'on leur accorde aucune autorisation pour des rues nouvelles, tant que cette sage mesure, qui peut seule assurer leur avenir, et servir de garantie suffisante aux propriétaires n'est pas remplie. Pourquoi donc, en présence de dispositions législatives aussi précises, continuerait-on à laisser Nismes sous un déplorable arbitraire [...].

Il en résulte que, sous un tel système et par le défaut d'ensemble, des rues s'entassent dans certains quartiers sans nécessité, ni sans ordre, tandis qu'ailleurs celles qui sont indispensables sont négligées ; que les déficiences de la veille sont presque toujours remplacées par celles du lendemain ; que les intérêts des propriétaires sont chaque jour de nouveau compromis, enfin que rien de ce qui est vraiment utile n'est jamais convenablement exécuté.

Un tel désordre ne peut pas, M. le préfet, être plus longtemps toléré dans une ville aussi importante que Nismes [...] ³⁶³. »

Interpellé par les habitants du quartier des Calquières, le préfet finit par s'intéresser au débat. En août 1836, il demande à l'ingénieur en chef du département du Gard, Vinard, d'examiner la demande des pétitionnaires. La rue Raymond, si elle est réalisée, concerne de fait le département : elle remplacerait la rue Notre-Dame comme traverse de la ville et support de la route royale n°87, de Lyon à Béziers.

³⁶³ - AN - F^{2(II)} Gard 4 - Voirie urbaine - Mémoire à l'appui de la Pétition...



Fig. 98 – Plan du faubourg des Calquières - plan montrant les projets de prolongement de la Roussy et de percement de la rue Raymond - (ADG)

1.3.1.5.4. - Le rapport de l'ingénieur Vinard sur l'utilité du percement de la rue Raymond

L'ingénieur en chef remet son rapport au préfet le 3 décembre 1836. À cette occasion, il reconnaît que la rue Notre-Dame, du côté de l'Esplanade, est insuffisamment large (entre 5,30 et 6,50 m), qu'elle est très fréquentée et toujours encombrée : « des accidens y arrivent très fréquemment et son entretien est très dispendieux³⁶⁴ ».

Il remarque que la démolition de l'îlot de la Couronne³⁶⁵ a été proposée pour remédier à cet inconvénient, suite à une autre pétition d'habitants du quartier au début de l'année 1836, dans laquelle ils proposent à la ville de participer à la démolition.

³⁶⁴ - AN - F²(II) Gard 4 - Voirie urbaine - Copie du rapport de M. l'ingénieur en chef du département, sur le percement demandé de la rue Raymond; A M. le préfet du Gard. L'ingénieur en chef du Gard. Signé Vinard. Nismes, le 3 décembre 1836.

³⁶⁵ - L'îlot de la Couronne est un îlot situé au débouché de la rue Notre-Dame sur le boulevard des Calquières.

La démolition de cet îlot est demandée pour agrandir la place du même nom et le débouché de la rue Notre-Dame insuffisamment large à cet endroit. En 1836 la municipalité sollicite les habitants du quartier de participer à la dépense, ainsi que les Ponts et Chaussées ; mais ceux-ci ne veulent pas contribuer aux frais occasionnés par cette démolition.

Cependant, l'ingénieur considère que, si utile qu'elle soit, cette démolition sera insuffisante, car la rue Notre-Dame est étroite en plusieurs endroits.

Selon, l'ingénieur Vinard, le percement de la rue Raymond est idéal, « sous le rapport de la beauté de l'ensemble, et sous celui de la facilité des communications³⁶⁶ ». Il n'est pas non plus difficile de la réaliser, car sa trajectoire traverse principalement des jardins. « Les quelques maisons à couper, à peu près toutes basses, sont d'une valeur médiocre, et leurs propriétaires auraient à retirer un si grand avantage des terrains qui leur resteraient, qu'on peut raisonnablement espérer rencontrer chez eux des concessions faciles. »

Il estime également que le coût de ce projet n'est pas au-dessus des moyens de la ville et qu'il est important de ne pas l'ajourner plus longtemps, pour des raisons identiques à celles qu'avait énoncées le conseil municipal en faveur du prolongement de la rue Colbert, et qui concernent plus particulièrement la densification de la ville : des constructions risquent de s'ériger sur l'emplacement de la percée. De plus, l'ingénieur rappelle que cette voie fait partie de la grande voirie et que les Ponts et Chaussées participeront donc à la réalisation du projet.

Face à l'avis positif de l'ingénieur des Ponts et Chaussées et au mécontentement des habitants, le conseil municipal est finalement obligé de réagir.

1.3.1.5.5. - L'enquête de 1837

Une enquête est donc ordonnée au début de l'année 1837, pour répondre à la demande des habitants, et pour connaître l'avis d'un plus grand nombre d'entre eux sur l'utilité de prolonger la rue Colbert,.

Un peu plus de la moitié des personnes dont les propos sont consignés dans le registre d'enquête est favorable à la réalisation du prolongement de la rue Colbert, les autres se prononcent contre. Toutefois des personnages « hauts placés » parmi ceux-ci s'opposent au projet initial, et pèsent sur la décision : ils mettent en avant le fait que la continuation de la rue Colbert n'est pas d'ordre public, et que l'intérêt privé ne peut pas être sacrifié à d'autres intérêts privés.

« Que le registre des déclarations clos le 16 avril, constate qu'il y a été consigné 1232 déclarations sur lesquelles 728 sont favorables au projet, et que parmi les 504 qui lui sont contraires, 408 sont plus ou moins motivées sur ce que l'achèvement de la rue Colbert pourrait, à défaut de plan des alignemens légalement arrêtés, compromettre l'exécution des projets de prolongements de la rue Roussy, du percement de la rue Raymond, auxquelles les opposans donnent la préférence comme leur paraissant plus utiles³⁶⁷. »

³⁶⁶ - AN - F^{2(II)} Gard 4 F/2(II)/Gard/4 - Voirie urbaine - Copie du rapport de M. l'ingénieur en chef ...

³⁶⁷ - AN - F^{2(II)} Gard 4 - DCMVN, séance du 13 mai 1837.

Le commissaire de l'enquête, le capitaine du Génie Granier, est plus partagé. S'il reconnaît l'utilité publique de la rue Colbert, il considère que la réalisation du plan d'alignement de la ville est indispensable, et que les alignements des rues Roussy et Raymond doivent être arrêtés en même temps, par l'approbation du plan partiel d'alignement du faubourg des Calquières :

« [...] il pense en même temps qu'en l'absence de plan général des alignements de la ville légalement approuvé, indispensable pour garantir l'intérêt communal et les intérêts particuliers, il convient qu'en s'occupant de la rue Colbert, les projets de prolongement de la rue Roussy et du percement de la rue Raymond, soient arrêtés en même temps par l'approbation régulière du plan partiel d'alignement du faubourg des Calquières, parce que, dit-il, si cette mesure était ajournée, les nouvelles constructions qui pourraient s'élever sur l'alignement de la partie à ouvrir pour le prolongement de la rue Roussy et le percement de la rue Raymond, seraient un obstacle à l'exécution de ces deux importants projets, et pourraient ainsi compromettre l'avenir de tous ce quartier qui doit un jour, pour les embellissement dont il est susceptible, contribuer à la prospérité d'une grande cité florissante³⁶⁸. »

Une commission d'enquête est alors nommée ; elle conclut dans le même sens en considérant que le prolongement de la rue Colbert n'a aucun caractère d'utilité publique, contrairement à la rue Raymond, qui y correspond.

Le conseil municipal se réunit le 13 mai 1837, et au vu des résultats de l'enquête, il délibère une nouvelle fois sur l'utilité de l'ouverture de la rue Colbert.

1.3.1.5.6. - Le conseil municipal : de l'opposition à la reconnaissance des voies Raymond et Roussy

Lors de la délibération du 13 mai 1837³⁶⁹, le conseil municipal maintient son avis favorable sur la nécessité de la réalisation de la rue Colbert, et conteste l'utilité des rues Roussy et Raymond. Pour la ville, l'antériorité du projet de la rue Colbert, – il figure sur un plan de 1767, ainsi que sur celui de Raymond –, lui confère la suprématie sur tout autre ouverture de rue. Cette voie a d'ailleurs été en partie réalisée, du côté de la rue Notre-Dame et du boulevard des Calquières :

« Considérant enfin que ce n'est pas d'aujourd'hui seulement que l'utilité de la rue Colbert a été reconnue, qu'elle l'a été de tous temps et notamment à l'époque où elle fut commencée à ses deux extrémités ; qu'elle est portée sur un plan de l'année 1767 ; qu'elle l'est également dans le plan de M. Raymond approuvé par arrêt du conseil d'État au mois de septembre 1786 et conservée dans le projet du nouveau plan d'alignement et d'embellissement de la ville³⁷⁰. »

³⁶⁸ – *Ibid.*

³⁶⁹ – *Ibid.*

³⁷⁰ – *Ibid.*

Pour la municipalité, le début de la réalisation de cette rue entraîne donc nécessairement son achèvement, car il en résulte de chaque côté des impasses qui portent préjudice à l'environnement en favorisant un manque de sûreté et d'hygiène. De plus, l'ouverture de cette voie favoriserait non seulement les communications, en reliant les faubourgs, mais également l'embellissement de la ville, en dégagant l'église Saint-Baudile³⁷¹.

« Ouverte à l'est sur une étendue de plus de 150 m [...] elle est destinée indépendamment de l'embellissement qu'elle donnera à cette partie de la ville, à faciliter les communications entre les quartiers de la rue Notre-Dame et du chemin d'Arles avec le boulevard. [...]

Considérant que le prolongement de la rue Colbert met en évidence un monument public consacré au culte et fait disparaître deux impasses formées aux deux extrémités de la rue dont l'existence peut compromettre la sûreté des personnes pendant la nuit, favoriser la débauche des filles publiques et devenir un foyer d'insalubrité par les ordures dont ils facilitent le dépôt³⁷² ».

Le conseil expose parallèlement les avantages de la rue Colbert et les désavantages du prolongement de la rue Roussy. Retournant les arguments qui sont exposés par les pétitionnaires, qui considèrent que la rue Roussy offre un bien meilleur débouché à la plaine du Vistre, le conseil réplique que c'est la rue Colbert qui offre le meilleur accès aux villages avoisinants, pour l'approvisionnement de la ville :

« Que la rue Roussy, dont le projet de prolongement n'a été imaginé que tout récemment par quelques individus dans l'unique vue de contrarier celui de la rue Colbert, nécessiterait une dépense majeure à cause de la grande valeur des constructions qu'il faudrait attaquer, et qu'elle ne pourrait pas même suppléer aux débouchés ni aux besoins de celle-ci, parce ne devant être rue transversale, elle ne serait véritablement profitable qu'à un très petit nombre des habitants de ce quartier, au lieu que la rue Colbert offre sous tous les rapports, de plus grands avantages dans l'intérêts publics par son aboutissement immédiat au quartier du chemin de Beaucaire, et établit des moyens plus faciles de communication avec les villages circonvoisins, essentiellement agricoles, qui viennent journellement approvisionner nos marchés³⁷³. »

Le conseil conteste donc les arguments des pétitionnaires en faveur de l'ouverture de la rue Raymond et du prolongement de la rue Roussy en argumentant que leurs intérêts ne sont pas liés à la rue Colbert, mais à la rue Roussy ; il ajoute à ce sujet que leur demande d'élaborer un plan partiel d'alignement n'est qu'un prétexte.

³⁷¹ - L'église Saint-Baudile était alors située à l'angle de l'actuel rue Séguier (ancien chemin de Nîmes à Arles) et de l'ancienne place des Carmes, en face de la porte d'Auguste ou porte d'Arles.

³⁷² - AN - F^{2(II)} Gard 4 - Délibération du conseil municipal de la ville de Nîmes, séance du 13 mai 1837.

³⁷³ - AN - F^{2(II)} Gard 4 - DCMVN, séance du 13 mai 1837.

« Que la demande d'un plan partiel d'alignement du quartier des Calquières, n'est évidemment qu'un prétexte de la part des pétitionnaires, plus particulièrement intéressés au prolongement de la rue Roussy et au percement de la rue Raymond, pour faire prévaloir ces deux projets à celui de la rue Colbert qui leur est moins favorable, et au préjudice d'un intérêt plus puissant, l'intérêt public ; que l'on pourrait même opposer, avec quelque fondement à la plupart des signataires de cette pétition, le défaut d'intérêt direct dans les projets qui font l'objet de leur réclamation³⁷⁴. »

Malgré l'avis favorable de la commission d'enquête et de l'ingénieur Vinard, la municipalité juge, dans un premier temps, que le coût de l'ouverture de la rue Raymond est trop élevé, et que le percement de cette voie, intervenant sur une cinquantaine de propriétés, multiplie les démarches. Elle estime également que la nouvelle rue, tracée en diagonale par rapport au parcellaire, mutilerait les propriétés de manière inégale, et nuirait de fait à l'embellissement.

« [...] mais nous nous garderons bien d'ajouter avec M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, que la dépense occasionnée par l'exécution de cet immense projet ne dépasserait point les ressources ordinaires de la ville. Et sans entrer dans le détail d'estimation des propriétés au nombre de plus de 50 dont ce projet bouleverserait les plans actuels, les diviserait par une diagonale en parties bien inégales, les déprécierait peut-être par de choquantes irrégularités³⁷⁵. »

Elle considère surtout que cette percée porte « un préjudice mortel aux maisons qui bordent la route royale et qui sont en général habitées par les industries que la route royale fait vivre³⁷⁶ ».

De plus, le conseil juge que la création de la rue Colbert ne porte pas préjudice aux rues Roussy et Raymond, et affirme que ce n'est pas aux particuliers de décider si telle ou telle rue est mieux qu'une autre, et que seule l'administration sait reconnaître l'utilité publique d'un projet,

« Que les craintes manifestées à cet égard sont évidemment sans fondement, l'intérêt communal, non plus que les intérêts particuliers, ne pouvant éprouver aucun préjudice de l'adoption du projet parce qu'il ne contrarie en rien ceux des rues Roussy et Raymond, si leur exécution est jamais reconnue nécessaire.

[...] qu'il n'appartient pas à des individus de demander telle ou telle rue, parce qu'elle leur serait plus favorable dans leur intérêt particulier ; que c'est à l'administration « défenderesse légale des intérêts de tous, à décider de l'utilité ou de la non utilité publique de tel ou de tel projet³⁷⁷. »

³⁷⁴ - *Ibid.*

³⁷⁵ - AMN – DCMVN, 25 mai 1837, rue Colbert.

³⁷⁶ - *Ibid.*

³⁷⁷ - *Ibid.*

Dans un second temps, et malgré tous les arguments avancés précédemment, la ville finit par nuancer son opposition à l'ouverture de la rue Raymond. Elle reconnaît finalement que le projet faciliterait les communications, et qu'il ne serait pas dénué de qualités esthétiques. En définitive, le conseil municipal n'est pas opposé au projet, à la condition que les Ponts et Chaussées s'en occupent.

« Nous avouerons avec la même franchise que le transfert de cette route sur une rue de 10 mètres de large à travers les faubourgs de la ville depuis le coin de l'hôtel du midi jusqu'à son embranchement avec l'ancien chemin d'Avignon réunirait tous les avantages désirables sous les rapports de la facilité des communications et sur celui de la beauté de l'ensemble³⁷⁸. »

1.3.1.5.7. - La nature de l'argumentaire : hygiène, communication, coût et financement des travaux, embellissement

Les différents arguments repris dans ce débat sont représentatifs des termes utilisés à Nîmes lors des différentes discussions sur l'aménagement urbain ; nous l'avons constaté plus particulièrement dans le projet et la réalisation des boulevards et nous l'observerons également pour l'aménagement du quartier de l'Embarcadère. Ces considérations concernent essentiellement l'hygiène, la facilité de communication, le coût des travaux et leur financement, ainsi que l'embellissement. Mais ici, ces termes s'appliquent à des aménagements plus modestes que ceux qui furent réalisés au début du XIX^e siècle, et ils sont employés sans véritable démonstration, sauf en ce qui concerne l'assainissement du quartier (hygiène) et l'ouverture de la rue Raymond (communication et embellissement). Mais suffit-il d'ouvrir une voie droite et large (dans le cas cité, cette largeur ne dépasse pas 8 à 10 mètres) pour que le terme d'embellissement puisse y être appliqué ?

Ce débat illustre en fait deux enjeux : le premier concerne l'effervescence des habitants du faubourg à la suite des deux projets de chemin de fer, et leur volonté de participer aux retombées financières que l'implantation de la gare pourrait apporter à leur quartier³⁷⁹ ; le second révèle le dessous de l'affaire de l'ouverture de la rue Colbert.

1.3.1.5.8. - Effervescence autour de l'implantation de la gare de voyageurs

En août 1837, la ville ne réagissant pas, les propriétaires favorables à la réalisation des rues Raymond et Roussy manifestent de nouveau leur mécontentement. Les projets de chemin de fer en cours ne les laissent pas indifférents. Ils voient dans le prolongement des rues le moyen de vendre leur terrain, et plus particulièrement ceux

³⁷⁸ - *Ibid.*

³⁷⁹ - Nous reviendrons sur cette question, notamment en ce qui concerne ces retombées.

qui bordent la rue de Roussy ; le prolongement de cette dernière aboutit à la future ligne de chemin de fer, à proximité de la gare envisagée au sud de l'Esplanade.

« Tout un quartier de Nîmes, malheureux par l'abandon où on le laisse, à recours à votre impartialité et à votre justice pour que vous le secouriez.

Au lieu d'assurer l'ouverture de rues de la plus haute importance des rues Raymond et Roussy qui lui ont été de tous temps promis et qui lui sont tout plus que jamais devenus nécessaires depuis qu'il a été reconnu que c'est par elles que l'on peut joindre le plus convenablement nos deux chemins de fer, se joignant au dessus de notre ville, on veut les rendre pour toujours impossible par l'ouverture d'une autre rue, sans utilité et qui occuperait et ferait couvrir de constructions des terrains que les premières peuvent traverser encore sans grand frais³⁸⁰ [...]. »

Pourtant la ville conteste l'importance que la rue Roussy prendrait dans le cas de l'ouverture de la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier, ainsi que l'idée même de cette voie ferrée :

« Il serait également superflu d'insister sur l'importance que l'on veut bien attribuer à la rue Roussy d'après l'ouverture du chemin de fer avec lequel il doit entrer en communication, non plus que sur les deux nouvelles rues que l'on vient d'ouvrir sur le canal de fuite et qui suppléent au besoin à l'insuffisance de la rue Colbert. Il n'y a de vrai dans ces assertions qu'un projet de chemin de fer non autorisé et à l'ouverture d'une rue étroite, rétrécie à son embouchure sur le boulevard et ne remplacera jamais l'issue commode agréable et surtout bien entendue que procurera l'achèvement de la rue Colbert et qui rendra à ce quartier la vie et le mouvement dont il est actuellement privé³⁸¹ [...]. »

Cependant, en mars 1838, plusieurs habitants de Nîmes demandent dans une pétition que le tracé du chemin de fer Nîmes à Beaucaire, initialement prévu faubourg d'Uzès, soit reporté au sud de la ville, sous l'Esplanade³⁸². Cette réclamation est communiquée au directeur général des Ponts et Chaussées, qui la renvoie à la commission d'enquête.

Paulin Talabot³⁸³, directeur de la Compagnie des mines de la Grand-Combe et des Chemins de fer du Gard, ne tient pas compte cette demande et refuse de modifier le lieu d'arrivée du chemin de fer à Nîmes³⁸⁴.

³⁸⁰ - AN - F2(II) Gard 4 - Nîmes, le 7 août 1837, Monsieur le ministre, signé les propriétaires les plus rapprochés du point où la rue Raymond doit aboutir.

³⁸¹ - AMN – DCMVN, 25 mai 1837 - Prolongement de la rue Colbert : nomination d'une commission spéciale.

³⁸² - ADG – 5 S 25 - Réclamations de quelques habitants de Nîmes qui demandent que le tracé du chemin de fer soit reporté au sud de la ville, au lieu d'être dirigé suivant la ligne proposée par la compagnie. Le conseiller d'État, directeur général des Ponts et Chaussées et de Nîmes, 5 mars 1838.

³⁸³ - Voir chapitre 2.

Adolphe Pieyre, dans son ouvrage intitulé *Histoire de la ville de Nîmes*³⁸⁵, nous précise, en rapportant une délibération du conseil municipal sur l'état du projet du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, que le choix d'implanter la gare en dessous l'Esplanade semble arrêté dès 1838 :

« Les travaux du chemin de fer de Montpellier à Cette, dont la concession avait été donnée, agitaient la question de l'emplacement de la gare future de la ville.

Une pétition, couverte de signatures, fut adressée à la Chambre pour le raccordement de la voie projetée avec le chemin de fer d'Alais à Beaucaire. Cette pétition se préoccupait de l'emplacement de la gare dont le choix ne pouvait être douteux. Elle indiquait comme s'accordant avec toutes les convenances et l'intérêt général le midi de la ville, en dessous de l'Esplanade, et ajoutait que s'il ne fallait qu'une enquête publique pour sanctionner un pareil choix, on pouvait dès ce moment considérer la question comme irrévocablement résolue. »

Adolphe Pieyre conclut :

« L'avenir s'est chargé de vérifier cette assertion des pétitionnaires, et certes jamais choix ne fut mieux fait et plus raisonnablement déterminé³⁸⁶. »

Ces discussions font surtout état de l'effervescence qui règne dans ce quartier à la fin des années 1830, alors que le chemin de fer n'y est pas encore envisagé officiellement.

1.3.1.5.9. - La vérité sur la réalisation de la rue Colbert : l'achat du moulin de M. Baron

Si la municipalité tient avant tout à la réalisation de la rue Colbert, c'est parce qu'elle a acquis un moulin d'une valeur de 16000 francs et qu'elle a donné 9000 francs d'indemnité supplémentaire à son propriétaire, M. Baron, pour réaliser ce percement. Ainsi, si la rue ne se réalisait pas, la ville aurait dépensé 25000 francs en pure perte.

« Considérant que ce projet règle tous les intérêts des propriétaires de ce quartier, par l'obligation qui leur a été imposée de bâtir sur l'alignement de la rue Colbert et ceux de la ville, par ce qui n'est que parce moyen qu'elle peut utiliser l'emplacement du moulin qu'elle a acquis de M. Baron au prix de 16000 francs (en outre d'une indemnité de 9000 francs) dans l'unique but de l'achèvement de la rue Colbert auquel l'existence de cette usine mettait obstacle ; que si le projet ne s'effectue point, la ville se trouverait avoir sacrifié en pure perte et sans motif une somme d'environ 25000 francs³⁸⁷. »

³⁸⁴ - ADG – 5 S 25 - Direction générale des Ponts et Chaussées, chemin d'Alais à Beaucaire, 22 avril 1838 - Mines de la Grande-Combe et Chemin de fer du Gard. Signé Paulin Talabot.

³⁸⁵ - *Histoire de la ville de Nîmes depuis 1830 jusqu'à nos jours*, Nîmes, Catelan librairie éditeur, 1886, réédité par Lacour/Rediviva, Nîmes, 1994.

³⁸⁶ - A. PIEYRE, 1994

³⁸⁷ - AMN – DCMVN, 13 mai 1837, rue Colbert.

Finalement, la municipalité ne s'oppose pas à l'ouverture des nouvelles rues, mais souhaite que ces créations lui coûtent le moins d'argent possible. Ainsi, dès qu'il s'agit d'ouvrir une voie dans le bâti existant, elle est réticente ; par contre, si les terrains sont vierges de toute construction, elle n'y voit aucune objection. Lors de la réalisation du projet du quartier de l'Embarcadère, nous verrons effectivement que le tracé choisi pour l'ouverture de certaines rues dépendra de l'existence ou non de constructions sur les terrains concernés.

Ces nombreuses discussions autour des rues à ouvrir dans le faubourg des Calquières, – suite notamment à la demande des habitants qui exigent qu'un plan du quartier soit levé et approuvé conformément à la loi –, coïncident avec la relance d'une réflexion engagée sur la nécessité d'élaborer et d'achever les plans d'alignement exigés par la loi du 16 septembre 1807.

1.3.1.5.10. - La résurgence du plan d'alignement et la nécessité de réfléchir à l'aménagement de Nîmes dans l'intérêt public de la ville

La contestation des habitants a mis en avant l'un des dysfonctionnements de l'aménagement de la ville : les alignements ne sont indiqués sans aucun plan préalable. Initialement, Raymond avait dessiné un plan d'extension de Nîmes, mais il n'avait pas reçu l'approbation des habitants, et ne correspondait pas non plus aux pratiques d'aménagement urbain de la première moitié du XIX^e siècle (création d'une place royale d'où partent des rues rayonnantes). De plus, mis à part quelques projets visant à des embellissements ponctuels, les municipalités successives ne s'intéressent pas au développement des faubourgs et à l'extension de la ville ; elles laissent les particuliers ouvrir des voies sur leurs propriétés sans préparer de plan général et cohérent.

« Que non seulement, il n'y a point pour Nîmes, de plan général d'alignement approuvé par ordonnance royale, conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807 ; mais qu'il n'y en a, même aucun de partiel pour le quartier des Calquières, les alignements n'étant donnés que provisoirement et variant comme le personnel de l'administration municipale chargé de les fixer ; que, dès lors, tant que cette obligation de la Loi n'aura pas été il y aurait danger à s'occuper de l'ouverture de nouvelles rues ; parce qu'elle pourraient contrarier les communications générales que plan complet tendrait à établir³⁸⁸. »

Cette attitude est dénoncée par le préfet du Gard, pour qui elle risque de porter préjudice au plan général de la ville. Il demande alors à la municipalité de lever le plan d'alignement afin de faire coïncider les intérêts particuliers et les intérêts généraux³⁸⁹ :

³⁸⁸ - AN – F²⁽¹¹⁾ Gard 4 - Nîmes, le 14 janvier 1837. Préfecture du Gard. Projet de prolongement de la rue Colbert, à Nîmes.

³⁸⁹ - *Ibid.*

« Considérant que le conseil municipal de Nîmes, en revenant par la délibération du 18 mai 1836, sur ce qu'il avait précédemment décidé, au sujet la demande faite du prolongement de la rue Colbert, et du avoir pour but utile, comme l'exigeaient d'ailleurs la loi du 7 juillet 1833 et l'ordonnance du Roi du 18 février 1834, de donner aux discussions à cet égard, jusques la renfermées dans son sein, la publicité propre à mettre les intérêts particuliers qui réclament cette ouverture, en concours avec les intérêts généraux. »

Et d'autre part, afin d'améliorer la circulation et des alignements des rues :

« Si l'on doit, en effet s'empresser de reconnaître qu'un percement de plus dans une ville, procure toujours des avantages, il importe, aussi, de constater si les avantages ne seraient pas achetés par des sacrifices hors de proportion avec eux, ou nuisibles à d'autres intérêts légitimes, ou, enfin, en désaccord avec les dispositions nouvelles qui pourraient être adoptées pour la circulation et pour l'amélioration des alignements. »

Ainsi, au mois de mai 1837, le ministre de l'Intérieur, Montalivet, consulté au sujet de la rue Colbert, refuse de s'occuper de l'ouverture de cette voie tant que le projet ne sera pas « convenablement étudié dans son ensemble et que le conseil municipal aura admis l'ouverture des rues Raymond et Roussy, comme préalable au prolongement de la rue Colbert [...] ».

Quelques mois plus tard, il fait paraître une circulaire concernant la réalisation des plans d'alignement³⁹⁰, dans laquelle il demande expressément aux villes de rédiger sans délai les plans généraux d'alignement, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

« Je vous invite, en conséquence, à former immédiatement l'état de toutes les villes de votre département auxquelles l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807 est applicable ; vous savez que ce sont toutes celles d'une population agglomérée de 2000 âmes et au-dessus. »

Finalement, et suite à la directive ministérielle, le conseil municipal reconnaît enfin la nécessité du plan d'alignement, et déplore même qu'il ne soit pas déjà réalisé, car cela lui aurait permis d'éviter de nombreuses irrégularités³⁹¹ :

« Nous nous associons en terminant, au vœu émis par M. le Ministre sur la levée générale du plan d'alignement de la ville qui aurait du être exécuté depuis longtemps. Si ce plan eût existé revêtu de la sanction administrative, nous n'aurions pas à déplorer dans notre ville tant d'irrégularités qui frappent l'œil, qui ne pourront disparaître que dans un temps bien éloignée. »

³⁹⁰ - Voir en annexe la photocopie du document suivant : Ministère de l'Intérieur, Bureau de l'administration départementale et communale, Bureau d'administration générale, Voirie urbaine, Invitation d'assurer l'exécution de l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807, relatif à la levée des plans de ville, Circulaire n°53, Paris, le 25 novembre 1837 : À Monsieur le préfet...

³⁹¹ - AMN – DCMVN, séance du 25 mai 1837 - 25 mai 1837 - Prolongement de la rue Colbert : Nomination d'une commission spéciale.



Fig. 99 – Projet de la rue Raymond dans le plan Liotard de 1849 - Détail - (BN)

La rue Colbert ne sera pas pour autant ouverte à la suite de l'approbation du conseil du 13 mai 1837. Son prolongement sera accepté en 1856 et réalisé au cours des années 1860. Par contre, la prolongation de la rue Roussy sera confirmée dès 1837 par une ordonnance royale, mais ne sera exécutée qu'en 1856. Quant à la rue Raymond, elle sera définitivement supprimée dans le plan d'alignement de 1854, suite à l'ouverture de l'actuel boulevard Talabot, le long du viaduc du chemin de fer, sur lequel l'administration a décidé de faire passer la route impériale d'Avignon à Montpellier.

La nécessité d'ouvrir de nouvelles voies dans le faubourg des Calquières se fait également entendre dans le faubourg situé au sud de la route de Montpellier.

1.3.1.5.11. - La cité Foulc

Négociant et propriétaire, Eugène Foulc est le premier « spéculateur » connu à avoir envisagé l'ouverture de nouvelles voies au sud de la ville. À partir de 1836, il acquiert des terrains avoisinants le petit couvent près de l'Esplanade, et il y développe une petite « cité », qui sera connue sous le nom de « cité Foulc ». Plusieurs rues sont ouvertes et de nouvelles parcelles sont créées et vendues le long de ces nouvelles voies.

« Acquéreur de plusieurs terrains et maisons avoisinant du côté ouest, l'ancienne église dite du petit couvent vis à vis les arènes et donnant sur la route royale de

Lyon à Béziers, en alignement des constructions qu'il se propose de faire aux dites maisons de ce côté de la route³⁹². »

Au moment de l'apparition du projet du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, le conseil municipal constate qu'Eugène Foulc a ouvert plusieurs rues, « où des constructions considérables sont déjà élevées », et « occupe 1283 mètres de terrain ayant été bâtis, et 755 mètres de terrain non bâtis³⁹³ ». À l'occasion de l'élaboration du plan d'alignement, la cité Foulc, incorporée au projet du nouveau quartier de l'Embarcadère, fera l'objet de plusieurs modifications de voies. Nous reviendrons plus longuement sur ses ouvertures.

Cependant, le projet de ces nouvelles voies ne semble pas occasionner de débat, contrairement à celui déclenché par l'ouverture de la rue Colbert ; les informations sur ces opérations sont rares, et nous n'avons pas trouvé de données sur ce sujet dans les archives. Pour interpréter cette situation, nous pouvons avancer que Foulc n'avait pas d'opposant à la création de nouvelles rues, et que celles-ci ne remettaient pas en cause les projets antérieurs.

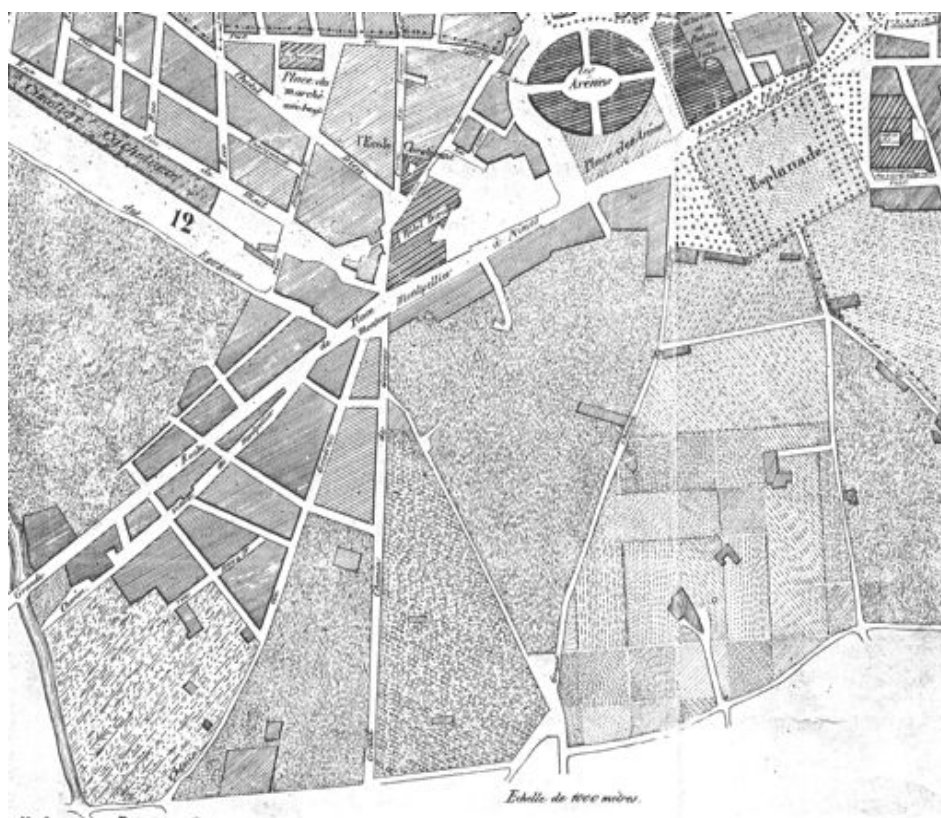


Fig. 100 – Quartier situé en dessous de la route de Montpellier avant l'ouverture des rues de la cité Foulc - 1830 - (BN)

³⁹² - AMN - DCMVN - 12 janvier 1839 - Alignement de Monsieur Foulc.

³⁹³ - AMN - DCMVN - 23 mai 1845 - Quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier - Terrains de M. Foulc.

Ainsi, avant l'implantation définitive de la gare de voyageurs de la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier, des projets d'ouverture de voies sont envisagés à proximité du quartier de la gare, et appuient la nécessité de dresser un plan d'alignement de la ville. Nous avons évoqué précédemment les consignes ministérielles qui demandent aux villes françaises d'en lever un. Le projet du quartier de l'Embarcadère offre enfin l'opportunité d'étendre la ville au sud.

Finalement, la décision d'implanter la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier au sud de la ville, en 1840, relance le projet de son extension en dessous de l'Esplanade, mais de manière programmée.

1.3.1.6. - La création du quartier de la gare à Nîmes, une première en France

Ce nouveau quartier se compose d'un axe principal, l'avenue Feuchères, reliant la gare de voyageurs à l'Esplanade réaménagée, et d'un ensemble de nouvelles rues, plus ou moins orthogonales, situées de part et d'autre de cette nouvelle voie, de la route d'Arles (rue Séguier), à l'est, à la route de Saint-Gilles, à l'ouest.

Comme nous l'avons rappelé dans l'introduction, la création d'une rue pour relier un équipement au centre d'une ville (notamment au moyen d'une percée) n'est pas le privilège de la gare. Cependant, dans cette nouvelle configuration, cette voie prend un sens plus particulier puisqu'elle constitue la principale entrée des villes (une nouvelle porte) jusqu'au début des années 1930. Nous observons également ce même phénomène à Avignon.

Si cette idée n'est pas neuve au début des années 1840, – elle avait été précédemment proposée en 1838, dans le projet de la station des chemins de fer de Paris à la Belgique, à Paris³⁹⁴ –, nous assistons ici à la réalisation de la première grande « rue de la gare » ouverte en France³⁹⁵, large de 60 mètres pour 300 mètres de long.

³⁹⁴ - « Plan général de la station des chemins de fer de la Belgique dans Paris. Projet présenté pour être exécuté par la Cie John Cockerill, A. Boula et E. Renaud, architectes ingénieurs » (s.d. ; vers 1838). Archives nationales. Ce projet montre l'implantation de la gare dans l'est parisien et les projets d'une place et d'une nouvelle voie dans l'axe de la porte de la gare.

Voir sur la description de ce projet, BOWIE Karen (dir.), avec ANDIA Béatrice (de), LISCH René, PRÉVOSTE-MARCILHACY Pauline, RIBEILL Georges, SABOYA Marc, 1987, *Les grandes gares Parisiennes au XIX^e siècle*, délégation à l'Action artistique de la Ville de Paris, Paris, p. 96-97.

³⁹⁵ - L'ouverture de la rue du Havre à Paris est datée de 1844. Karen BOWIE in *La France des Gares*, guides Gallimard, 1999.

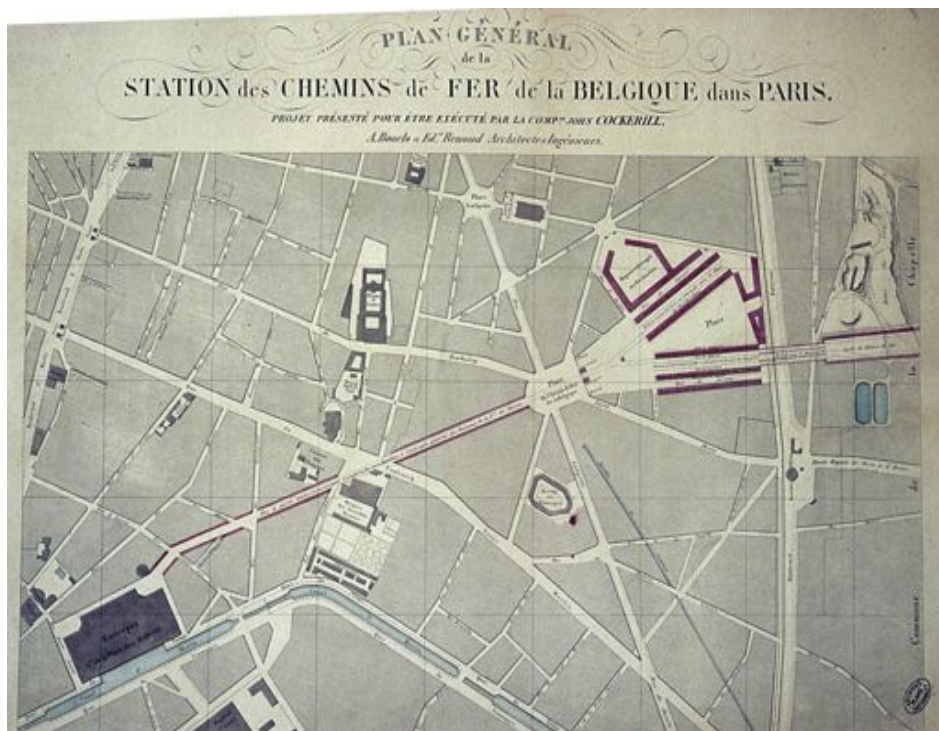


Fig. 101 – Plan d'un projet de gare à Paris pour la ligne du chemin de fer de Paris à la Belgique - 1838 - (AN)

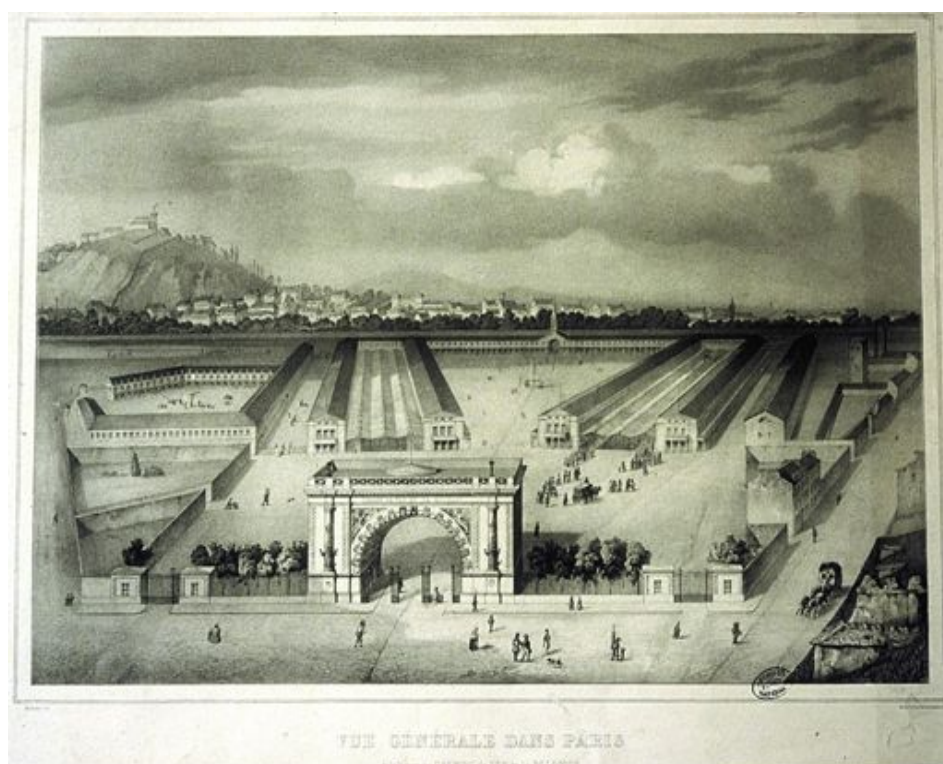


Fig. 102 – Plan d'un projet de gare à Paris pour la ligne du chemin de fer de Paris à la Belgique - 1838 - (AN)

Comment relier une gare à une ville, si ce n'est par une rue située à proximité ou en réalisant une nouvelle voie ? On a souvent choisi d'édifier la gare à proximité d'une rue

existante, dans l'attente ou non d'une nouvelle voie, comme par exemple à Orléans en 1843, ou à Toulouse en 1856³⁹⁶.

Nous avons vu précédemment que si le rôle de cette avenue est clairement énoncé à partir de 1840, il est néanmoins sous-jacent dès 1837, dans les propos de A. Bastide, que nous avons cités. En effet, si cette implantation ne soulève aucun débat à Nîmes, c'est qu'elle apparaît comme évidente dès l'origine. Elle s'inscrit dans la continuité des projets précédents, et plus particulièrement dans la lignée du plan d'alignement et d'embellissement de Raymond, ainsi que celle d'un canal passant sous l'Esplanade³⁹⁷. L'association de ces deux plans préfigure effectivement l'implantation de l'Embarcadère du chemin de fer et l'ouverture d'une nouvelle voie entre l'Esplanade et le nouvel équipement, en associant un plan d'extension, le réaménagement d'une place, et la création d'une infrastructure.

Le quartier de la gare se situe à l'emplacement de l'extension envisagée par Raymond. Toutefois, le plan développé sous la direction du directeur des travaux de la ville, Chambaud³⁹⁸, définit une autre logique que celle dessinée dans le projet de 1785 ; le plan d'alignement de l'architecte du Roi est composé de voies rayonnantes à partir d'une place royale semi-circulaire, alors que le quartier de l'Embarcadère est un plan organisé à partir d'un axe majeur, sans autres voies remarquables.

L'extension de Raymond, d'une part, privilégie la symétrie du plan par rapport à l'axe principal et la place royale, et d'autre part, met en valeur les Arènes. Le quartier de l'Embarcadère, avec son avenue axée sur l'Esplanade, par un léger décalage, rééquilibre la ville à l'est ; il confirme cette place dans sa fonction initiale de promenade et d'espace intégré dans la ville, alors que le plan de Raymond la déplaçait à la limite

³⁹⁶ - Pour Orléans, voir sur ce sujet : sous la direction de B. HUET, M. LAMBERT, M. PERCHE et J.M. PEYSSON, *La mécanique de la percée urbaine : les trois percées d'Orléans*, Recherche IERAU/Ministère de l'Équipement/BRA, 1988. La gare est placée à quelques distances de la porte et de la rue Bannier. La rue de la République ne sera percée qu'au début des années 1890.

Pour Toulouse, voir à ce sujet : sous la direction de B. HUET, M. LAMBERT et M.F. MARTIN, *Les faubourgs de Toulouse*, Recherche IERAU/Ministère de l'Équipement/BRA, 1986. Des projets de percées seront proposés entre la gare et la place du Capitole et les boulevards circulaires, mais ils ne seront pas réalisés. La rue Bayard qui existait au préalable sera légèrement déplacée et agrandie.

Ces deux dates sont celles de l'inauguration des lignes. Dans les deux cas, les décisions d'implantation définitives sont antérieures de quelques années.

³⁹⁷ - Nous rappellerons ici pour mémoire : le plan d'alignement et d'embellissement de Raymond, comportant la suppression des remparts et la création des boulevards sur leur emplacement, et un projet d'extension au sud de la ville, centrée sur une nouvelle place dédiée à Louis XVI, ainsi que l'ouverture de rues, la rue Auguste dans l'axe de la Maison Carrée, et l'autre, la rue Dillon «(ou Raymond), au faubourg des Calquières et le projet d'un port et d'un canal dans l'axe de l'Esplanade, signé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées Durand et Grangent, en 1809.

³⁹⁸ - Nous examinerons plus loin la question de la paternité du projet.

sud de son projet d'extension, et lui conservait son principe de place ouverte sur la campagne.

Leur comparaison est néanmoins intéressante, car elle illustre deux conceptions urbaines différentes, qui s'inscrivent dans l'histoire de l'aménagement de la ville. Elle permet de souligner l'idée du projet et son évolution avant et après l'arrivée du chemin de fer, avec cependant une particularité nîmoise, due principalement au choix d'implanter la ligne sur un viaduc. Le projet d'extension de Raymond s'ouvre sur le territoire ; la place Royale envisagée est surélevée par rapport à la campagne environnante, reprenant le principe de la promenade du Peyrou, à Montpellier, mais en l'intégrant dans un plan d'extension³⁹⁹ ; le second renvoie vers le centre ancien, car le viaduc supportant la voie ferrée constitue en quelque sorte une nouvelle muraille.

Le plan du quartier du chemin de fer ne se résume cependant pas uniquement à cette comparaison. Moins maîtrisé dans les intentions de son dessin que le projet d'extension de Raymond, il n'en est pas moins intéressant, car contrairement au premier, qui reste un exercice abstrait, l'étude de sa réalisation permet de mieux comprendre les mécanismes de création d'une avenue et d'un quartier sous la Monarchie de Juillet.

Il y a ici deux niveaux de lecture principaux : d'une part, celui des tracés avec la redéfinition des voies et de l'Esplanade par rapport à la ville : s'il ne crée pas de nouvelle place royale, le plan redéfinit cependant une place – lieu de promenade et de représentations, avec l'implantation d'équipements, et qui est en fait la pièce maîtresse du dispositif. D'autre part, les mécanismes de création du quartier, qui se définissent par rapport à un ensemble d'éléments existants, notamment les voies et le parcellaire.

³⁹⁹ - Le 31 octobre 1685, les États du Languedoc décident de donner une statue du roi à la Province. La commande est passée le 23 septembre 1686 à Mazeline et Hurtrelle, sculpteurs à Paris. Le choix d'un lieu pour l'installation de la statue fut l'objet de nombreux projets. En 1715, l'intendant Lamoignon de Basville impose l'idée d'une place belvédère hors les murs, utilisant la promenade créée à son initiative entre 1688 et 1690 sur la colline du Peyrou, dans l'axe d'une porte de ville reconstruite en 1692 par l'architecte Charles Augustin Daviler, en forme d'arc de triomphe à la gloire du roi. Les terrasses devaient permettre de contempler les Cévennes et les Pyrénées. Pitot y adjoint ensuite un aqueduc de 7 km destiné à alimenter Montpellier en eau depuis la source du Lez.

Plan de la promenade du Peyrou en annexe.

1.3.2. - Le projet urbain du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier⁴⁰⁰

Nous avons observé que l'idée d'implanter la gare de voyageurs du chemin de fer de Nîmes à Montpellier au sud de la ville émerge avant même que le projet de cette voie soit évoqué officiellement, en 1840. En effet, dès 1837 et parallèlement à la construction de la ligne Beaucaire-Alès, quatre compagnies privées envisagent de construire une nouvelle ligne de chemin de fer entre Nîmes et Montpellier. Une des études les plus développées est signée des ingénieurs Mellet et Henry⁴⁰¹, auteurs de la ligne de Montpellier à Sète. L'ingénieur des Ponts et Chaussées Gauthon l'examine et prescrit une enquête, mais les investigations ne sont pas poursuivies. L'année suivante, cinq études sont présentées, dont celle de Farell et Cie, qui donna lieu à un projet de loi qui modifiait le cahier des charges initial. La compagnie refusa de réaliser la ligne suivant les nouvelles conditions imposées.

1.3.2.1. - L'implantation de la gare de voyageurs au sud de la ville

Cependant, en 1839, la mise en communication des deux villes-préfectures devient de plus en plus indispensable, à la suite de l'ouverture des deux lignes de Montpellier à Sète et de Beaucaire à Nîmes⁴⁰². En 1840, suite à la demande des représentants des intérêts du Midi, le gouvernement prend à sa charge les travaux de la ligne de Nîmes à Montpellier (la loi du 15 juillet 1840). La première pierre du viaduc et de la gare de Nîmes est posée par le ministre Teste en 1842. La construction de la ligne s'achève dès 1844, mais la circulation des trains ne commence qu'en janvier 1845⁴⁰³. La ligne suit le tracé de la plaine : elle passe au sud de la ville, entre l'Esplanade et l'usine à gaz nouvellement construite⁴⁰⁴.

⁴⁰⁰ - Contrairement à Avignon, nous ne connaissons pas le détail de toutes les transactions. Nous avons dû restituer entièrement celles de l'avenue Feuchères, les dossiers des autorisations urbaines manquent pour la période de 1849 à 1854, dates à laquelle une majorité des constructions de l'avenue a été autorisée.

Toutefois, pour l'analyse du découpage parcellaire, nous nous intéressons au quartier de l'Embarcadère limité à la rue Briçonnet (petit chemin de Saint-Gilles) et l'avenue Carnot (quai Roussy), même si nous nous référons parfois au quartier Foulc.

Pour les généralités, nous nous baserons sur l'ensemble du plan du quartier du chemin de fer, défini par le plan d'alignement déposé en 1844, inscrit dans un espace allant du prolongement du boulevard Jean-Jaurès à la rue Séguier

⁴⁰¹ - Mellet et Henry avaient fondé un cabinet d'études à Paris pour soumissionner des projets de travaux publics, et étaient par ailleurs concessionnaires du chemin de fer d'Andrézieux à Roanne concédé en 1828. Source Wikipédia.

⁴⁰² La première est inaugurée le 9 juin 1839. La seconde est inaugurée le 14 juillet 1839.

⁴⁰³ L'ingénieur des Ponts et chaussées Didion, qui avait collaboré précédemment à la construction du chemin de fer entre Alès et Beaucaire, fut chargé de l'étude de la ligne entre Montpellier et Nîmes. Il est l'auteur des ouvrages d'art de cette ligne et notamment de la gare de Nîmes.

⁴⁰⁴ L'usine à gaz fut implantée en dessous de l'Esplanade en 1837-38.

Dès le 20 août 1840, le conseil municipal nîmois émet le vœu que la gare soit placée au sud de l'Esplanade afin de « donner à ce quartier plus de vie, plus d'action »⁴⁰⁵. Le mois suivant, le conseil général du Gard approuve le choix de cette implantation et insiste « fortement pour que l'embarcadère de Nîmes soit établi sous l'Esplanade »⁴⁰⁶.



Fig. 103 – Station du chemin de fer de la ligne d'Alès à Beaucaire et tracé de la ligne de Nîmes à Montpellier et projet d'avenue - (ADG)

Un plan de la ville daté du 1^{er} décembre 1840, confirme que l'Embarcadère est situé sous l'Esplanade⁴⁰⁷. La position exacte de cet emplacement est donnée par un courrier envoyé au sous-secrétaire d'État des Travaux Publics, le 14 décembre de la même année : cette nouvelle ligne s'embrancherait « sur le chemin de fer de Nîmes à Beaucaire, un peu en avant du cimetière de Nîmes, passerait à 300 mètres au sud de cette ville et aurait son embarcadère sous l'Esplanade de Nîmes, comme le conseil général du département du Gard l'a demandé⁴⁰⁸ ».

Ainsi, à la fin de l'année 1840, le principe de l'implantation de la gare sous l'Esplanade est retenu, et l'idée de l'extension de la ville au sud y est alors implicitement évoquée. Toutefois, l'étude de ce futur quartier dure encore presque une année.

⁴⁰⁵ – AMN – DCMVN – Séance du 20 août 1840.

⁴⁰⁶ – ADG – 1 N 37 - Délibération du conseil général du Gard - Séance du 1^{er} septembre 1840.

⁴⁰⁷ – ADG, 5 S 57, Plan du 1^{er} décembre 1840.

⁴⁰⁸ – ADG, 5 S 57, 14 décembre 1840, « À M. le sous-secrétaire d'État des Travaux publics. Chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Projet du tracé, choix de la direction à suivre ».

1.3.2.2. - La question de l'élaboration d'un plan d'aménagement pour le quartier de la gare de voyageurs

La création d'un nouveau quartier au sud de la ville est annoncée le 20 août 1840, lors de la séance du conseil municipal qui précise l'emplacement de la gare. Toutefois dans un premier temps, la réalisation de cette extension n'est prévue qu'après l'achèvement de la gare, la priorité étant donnée à l'avenue de l'Embarcadère. Il est prévu à ce sujet d'adopter un plan partiel d'alignement pour ce nouveau quartier, en prenant en compte le décret de 1782⁴⁰⁹ :

« Eh bien messieurs, quand cette gare sera établie, le conseil pourra juger plus sûrement qu'aujourd'hui les dangers et les avantages de l'exécution de l'arrêt de 1782, il pourra donner mais alors seulement, un plan qui concilie tous les intérêts et qui se lie à un ensemble des travaux.

[...] Considérant toutefois, que la prochaine exécution du chemin de fer Montpellier à Nîmes, devant nécessairement amener la construction du débarcadère dans les terrains situés au sud de l'Esplanade, le conseil pourrait bien en présence de si considérables intérêts, juger convenable d'étendre et d'adopter un nouveau plan général d'alignement pour le quartier de l'Esplanade⁴¹⁰. »

Pendant plus d'un an, aucune information connue n'est communiquée sur cet aménagement. Toutefois, durant ce laps de temps, la municipalité se préoccupe de la réalisation du plan d'alignement de la ville, de l'ouverture de quelques rues, de la démolition de l'îlot de la Couronne et du projet d'alignement du quartier d'Uzès⁴¹¹, où est implantée la gare du chemin de fer de la ligne de Nîmes à Beaucaire⁴¹².

Ainsi, lors de la délibération du conseil municipal du 7 décembre 1840, la commission des Travaux publics est chargée d'examiner le projet général d'alignement du quartier d'Uzès. Il s'agit alors de prolonger les rues existantes du quartier Richelieu dans un enclos appartenant à M. Baragnon, (les rues Flamandes, Richelieu, et des Bons-Enfants). Ce projet d'alignement dressé le 3 août 1840 est approuvé par le conseil, mais il ne sera suivi d'aucune réalisation : la création du quartier de l'Embarcadère au sud de l'Esplanade en est sans doute la cause.

⁴⁰⁹ - Nous avons déjà évoqué ce décret dans la 1^{ère} partie concernant Nîmes.

⁴¹⁰ - AMN – DCMVN – Séance du 20 août 1840.
L'extension est alors envisagée comme le complément de l'aménagement de l'Esplanade.

⁴¹¹ - Ce projet ne doit pas être confondu avec celui du quartier de l'Embarcadère, que nous étudions.

⁴¹² - La gare est implantée en 1837-39 à l'extrémité du quartier Richelieu, sur la route d'Uzès. Le projet de construction de la ligne de chemin de fer de Beaucaire à Nîmes ne crée pas, dans un premier temps, de projet de nouvelles ouvertures de voies dans le faubourg d'Uzès.

Finalement, ce n'est qu'à la fin de l'année 1841, après l'approbation définitive de la ligne le 25 juin 1841, que le plan du quartier de l'Embarcadère est remis au conseil municipal. Son examen est alors confié à une commission des Travaux publics.

1.3.2.3. - Le principe du projet du nouveau quartier : une nouvelle avenue

Lors de la séance du conseil municipal du 20 novembre 1841, le programme est enfin exposé.

Il propose une voie de 300 mètres de long et de 50 mètres de large pour relier l'Embarcadère à l'Esplanade, « divisée en une voie pour le passage des voitures, deux allées latérales ombragées chacune par un double rang d'arbres, et deux rues séparant de chaque côté les maisons à construire de l'allée latérale »⁴¹³.

« La commission a été d'avis que cette avenue⁴¹⁴, dont la longueur sera de trois cents mètres [...] devait avoir cinquante mètres de largeur. Ainsi, une voie de 15 à 16 mètres étant établie au milieu pour les voitures, de chaque côté elle prolongera un large trottoir ombragé par deux rangs d'arbres, sans que ces arbres bordent de trop près les maisons qui seront probablement bientôt construites en dehors des trottoirs et de l'avenue⁴¹⁵. »

Le projet envisage également le réaménagement de l'Esplanade⁴¹⁶ en une place semi-circulaire, bordée d'une voie de 12 mètres de large destinée aux voitures :

« La commission a pensé qu'afin de ne pas trop borner la vue de l'Esplanade et du boulevard voisin, la permission de construire ne devait être accordée qu'à une distance de l'Esplanade que l'administration devait fixer. Il serait ménagé sur ce point une place demi-circulaire d'où partirait de chaque côté une voie destinée aux voitures et contournant l'Esplanade pour atteindre la route royale. Chacune

⁴¹³ AMN, DCMVN, séance du 20 novembre 1841.

⁴¹⁴ - C'est la première fois que le terme d'avenue est employé à Nîmes. Auparavant, les termes de cours ou boulevard avaient été attribués à des voies larges et plantées, comme le Grand et le Petit cours, ou le cours Neuf. À l'origine, les boulevards circulaires sont appelés cours, puis boulevard au début du XIX^e siècle. Voir à ce sujet la création des boulevards dans la première partie sur Nîmes, mais également la Synthèse ou nous développerons cette question de cours, boulevard, avenue. Suivant la définition de l'avenue (Bernard GAUTHIEZ, *Espace urbain. Vocabulaire et Morphologie*, Centre des monuments nationaux, Momum, éditions du patrimoine, Paris, 2003.) Ce terme est employé pour désigner « une artère généralement bordée d'arbres et de bâtiments, établie théoriquement de façon radiale par rapport au centre d'une agglomération. Elle conduit parfois à un édifice important ou à une place ». Cette définition s'applique parfaitement à celle l'avenue Feuchères. Toutefois, nous verrons que cette voie est en fait composée de deux allées supplémentaires de chaque côté de la chaussée principale, qui la rendent sans doute propice à la promenade, suivant l'aménagement donné au cours Neuf, aujourd'hui avenue Jean-Jaurès, dans l'axe du jardin de la Fontaine. La spécificité du terme fait ici sans doute référence à l'allée qui mène au château, celui-ci étant remplacé ici par la gare. C'est donc une voie qui mène à l'embarcadère de chemin de fer.

⁴¹⁵ - AMN - DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴¹⁶ - Voir dans la première partie l'historique de l'Esplanade.

de ces voies aurait douze mètres de largeur et l'avenue directe à travers l'Esplanade serait exclusivement réservée aux piétons⁴¹⁷. »

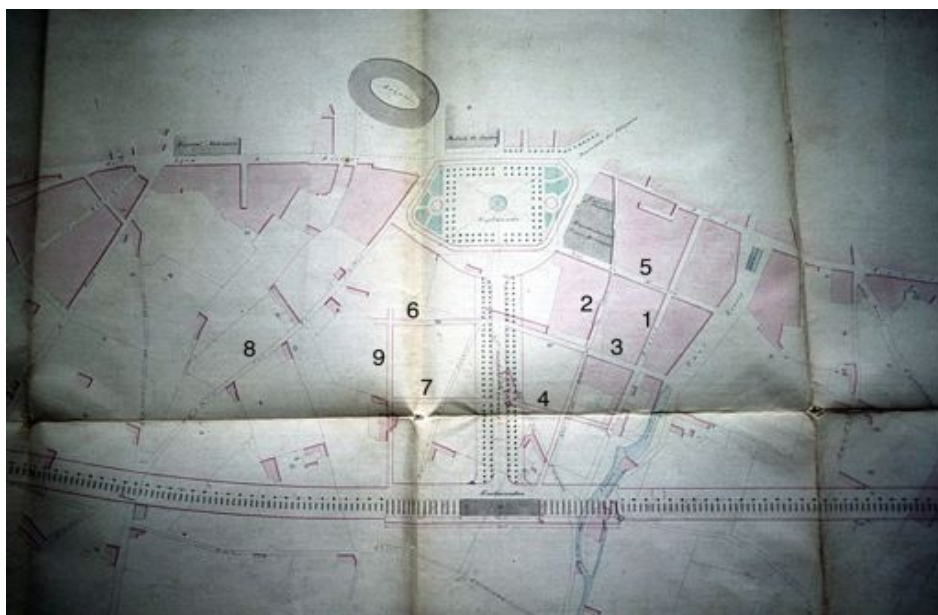


Fig. 104 – 1^{ère} esquisse du plan de l'Esplanade, de l'avenue et de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier - (ADG)

1 : rue Roussy ; 2 : rue du Pont de la Servie ; rue projetée (rue Pradier) ; 4 : rue projetée (rue Chaffoy) ; 5 : rue Montjardin ; 6 : rue Jeanne d'Arc ; 7 : rue projetée (rue Raymond Marc) ; 8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles (rue Briçonnet) ; 9 : rue projetée.

Lors de cette première délibération, le 20 novembre 1841, seul l'aménagement de l'avenue et de l'Esplanade est examiné. Le quartier et les règles de construction le long de l'avenue de l'Embarcadère, qui prendra le nom de Feuchères⁴¹⁸, ne seront exposés que trois mois après, le 23 février 1842.

Dans la première séance⁴¹⁹, les questions abordées concernent non seulement la largeur de l'avenue, mais également la construction d'un viaduc en remplacement d'un remblai situé sous la ligne de chemin de fer, ainsi que la hauteur de l'Esplanade. Un

⁴¹⁷ - ADG - DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴¹⁸ - L'avenue de l'Embarcadère ou avenue du Chemin de Fer de Montpellier pris le nom du baron Feuchères en 1842, après que le baron Adrien Victor de Feuchères, général en chef de la subdivision de Nîmes, député orléaniste du Gard, fait don d'une somme importante à la ville de Nîmes.

⁴¹⁹ - Le mode de circulation des trains dans la traversée de la ville est exposé lors de cette première séance. Il y est demandé que la traversée de Nîmes soit faite sur un viaduc et non un remblai. Les arguments invoqués pour la construction d'un viaduc concernent d'une manière générale son intégration dans la ville comme monument urbain. Nous avons développé cette question dans le chapitre sur l'implantation du chemin de fer à Nîmes.

devis estimatif des terrains à acquérir pour l'établissement de l'avenue Feuchères, datant du 18 octobre 1841, est également joint à cette délibération⁴²⁰.

Nous examinerons donc dans un premier temps les motifs de ce projet, les conditions de réalisation de l'avenue Feuchères et de l'Esplanade, ainsi que les règles de la construction de l'avenue ; et dans un second temps, les différents plans d'aménagement du quartier. Puis, nous détaillerons la réalisation de l'avenue parcelle par parcelle, pour la comparer avec celle de l'avenue de la République à Avignon. Par contre, l'analyse précise du quartier constitue une recherche trop importante qui sort du cadre de notre travail, nous nous contenterons d'en citer quelques exemples.

1.3.2.5. - Les intentions du projet : réaliser la principale entrée de la ville

Les intentions du projet sont examinées dans la séance du 20 novembre, avant l'étude du plan lui-même. Il s'agit non seulement de créer « la principale entrée de la ville⁴²¹ » afin de faciliter les communications entre la gare et la ville en rapprochant le chemin de fer de celle-ci, mais également de lui donner un aspect des plus convenables en plaçant le débarcadère dans « un des plus beaux quartiers de Nîmes » :

« [Il s'agit de] rendre facile les communications entre la ville et le chemin de fer, et faire des travaux projetés un objet d'embellissement pour la ville, tel est le double but que la commission a dû se proposer persuadée qu'aussitôt après la construction du chemin de fer, l'avenue de ce chemin à l'Esplanade et à la route royale n°87, deviendra la principale entrée de notre ville⁴²². [...] »

La gare⁴²³ est considérée comme une « porte », afin d'établir une relation avec le centre ville. De fait, c'est un équipement qui, par les nouvelles communications qu'il favorise, se trouve en lien direct avec le centre ville. Dans un certain nombre de villes, ce rapport est organisé en fonction des échanges entre acteurs, l'administration, les banques et les services. Nous vérifierons si cette assertion est exacte à Nîmes, et si elle n'est pas trop précoce : l'implantation du chemin de fer a lieu pendant la Monarchie de Juillet, c'est-à-dire avant la période haussmannienne, à un moment où cet ensemble d'intervenants n'est pas encore complètement mis en place dans cette ville.

⁴²⁰ - Nous examinerons ce devis plus loin.

⁴²¹ - Nous avons vu précédemment à propos de la rue Colbert que la municipalité avait envisagé cette question, sans pour autant faire de véritable proposition. Avec l'ouverture de la rue Dillon, dite rue Raymond, le plan de Raymond proposait une première solution. Le fait de ne pas réaliser cette rue ne permet pas de résoudre véritablement le problème de l'accès à Nîmes depuis l'Est. La création du boulevard Talabot, le long du viaduc y répond, par sa position, plus au Sud, partiellement. Il évite en effet le centre-ville pour les relations qui ne desservent pas la ville. Toutefois, le transport des marchandises par la voie ferrée se substitue à ces relations.

⁴²² - ADG – 3 O 1352 – DCMVN, 20 novembre 1841.

⁴²³ - L'embarcadère de la ligne de Nîmes à Montpellier ne sert qu'au transport des voyageurs. Le chargement des marchandises est prévu dans la gare du quartier d'Uzès.

Lors de la description des commerces installés sur cette voie, nous verrons en effet que les banques et les services n'y sont pas implantés.

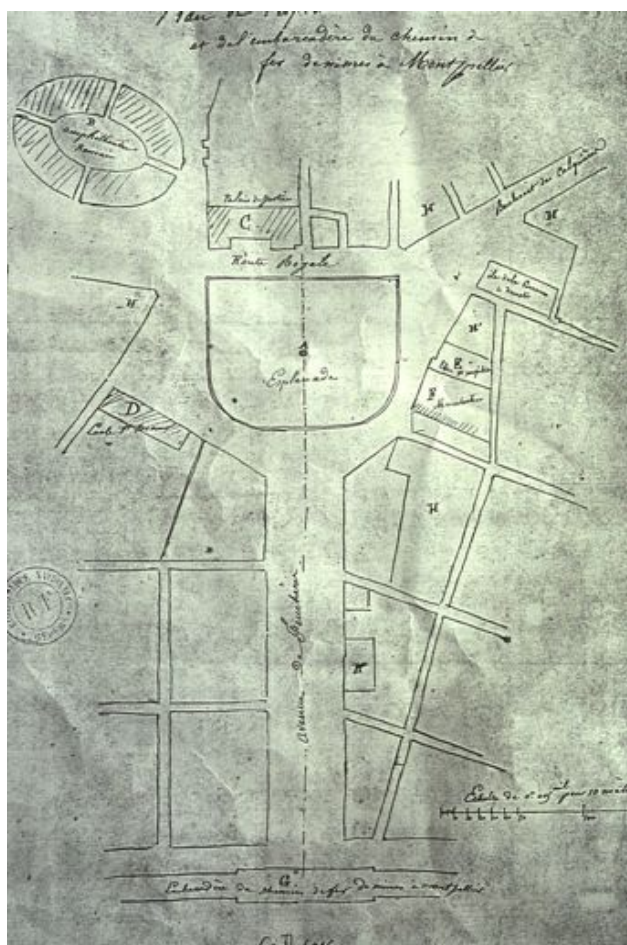


Fig. 105 – Croquis de l'Esplanade et de l'avenue par l'architecte Bourdon - (BN)

La position de la gare en tant qu'équipement n'a rien d'exceptionnel. Par contre, prenant rang parmi les équipements à caractère utilitaire, elle est mise en valeur de telle façon qu'elle participe au système monumental de la ville. Ce serait donc une valeur symbolique attachée à la gare, en sus de son caractère fonctionnel, qui est en cause, et non son emplacement même.

L'avenue de la gare se substitue au projet antérieur. Les motifs rappelés ici pour son implantation, l'embellissement et l'amélioration des communications, reprennent ceux qui sont évoqués dans le plan d'alignement de Raymond. Toutefois, nous nous attarderons sur la signification de ces termes et de l'évolution dont ils sont porteurs. En effet, nous avons remarqué précédemment que le terme d'embellissement pouvait s'appliquer autant à un vaste projet qu'à l'ouverture d'une voie de 8 mètres de large ! En ce qui concerne les communications, les différences d'interprétation existent également.

Nous reviendrons ultérieurement sur ces questions.

1.3.2.6. - La description de l'avenue de l'Embarcadère ou de l'avenue Feuchères - La largeur de l'avenue

Lors de la séance du 20 novembre 1841, le principe de l'avenue n'occasionne aucune discussion ; par contre, la largeur proposée (50 mètres) fait l'objet d'un débat entre le conseil municipal, la commission d'enquête, le préfet et le conseil des Bâtiments civils.

Dans le dessein de donner encore plus d'importance au projet de l'avenue de l'Embarcadère et de faciliter les besoins de la circulation, quelques membres du conseil proposent de porter sa largeur de 50 à 60 mètres. Cet élargissement permettait l'aménagement au centre d'une voie de 16 mètres de large, pavée de cailloux, bordée de chaque côté par une allée plantée d'arbres de 12 mètres, et d'une voie pavée de 10 mètres pour le service particulier⁴²⁴.

Cette nouvelle largeur est en fait celle de l'ancien cours Neuf (actuel boulevard Jean-Jaurès), dessiné par Mareschal lors de la création du quartier de la Fontaine. Mais elle est deux fois supérieure à celle des boulevards aménagés autour de la ville au début du XIX^e siècle, et dont la largeur moyenne est de 30 mètres.

Cette proposition est approuvée par le conseil municipal, puis par la préfecture et finalement par le conseil des Bâtiments civils, en juin 1843⁴²⁵. Lors de l'enquête prescrite, elle sera contestée par quelques propriétaires, car son emprise est jugée trop importante. Elle sera néanmoins maintenue.

Si le principe de l'avenue est rapidement approuvé, le réaménagement de l'Esplanade provoque quelques modifications dans le dessin de la place.

1.3.2.7. - Le réaménagement de l'Esplanade⁴²⁶

Le plan proposé par la commission des Travaux publics de la ville de Nîmes modifie le dessin de la place réalisée au début du XIX^e siècle, lors de la création des boulevards : il propose une place demi-circulaire, de 50 mètres de profondeur, bordée en sa circonférence par une rue de 12 mètres de large destinée aux voitures :

⁴²⁴ - AMN – DCMVN, Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴²⁵ - AN - Ministère des Travaux publics. Conseil général des Bâtiments civils. Établissement d'une avenue et d'un nouveau quartier. Rapport fait au conseil par M. Caristie, inspecteur général. Séance du 22 juin 1843.

⁴²⁶ - L'Esplanade est le principalement point de contact du nouveau quartier avec la ville. Les faubourgs existants, malgré leur faible profondeur, sont intégrés d'une certaine manière, par l'ouverture ou le percement de nouvelles voies, que ce soit d'un côté ou de l'autre. La reconstruction de l'église Sainte-Perpétue et les aménagements importants prescrits démontrent l'importance de cette place pour la ville de Nîmes. Les jardins de la Fontaine, bien qu'appréciés par les habitants de la ville, ne jouent pas ce rôle de place urbaine.

« Vis-à-vis de la ligne sud l'Esplanade, il sera créé une place demi-circulaire ayant cinquante mètres de profondeur sur l'axe de la promenade et allant par ses deux extrémités touchées à l'ouest la maison communale des Dames de Saint Maur et à l'est la maison de M. Bastide et laissant entre ces deux points et la limite de l'Esplanade un espace consacré à la voie publique de douze mètres de largeur.

De ces deux points partiront deux rues de douze mètres de largeur, ayant pour limites, à l'ouest les maisons de Saint Maur, Lectisterne, Colomb et l'Esplanade, à l'est la Munitionnaire, l'église Sainte Perpétue, l'hôtel du Luxembourg et l'Esplanade.

Ces deux rues sont destinées au passage des voitures entre la route Royale et l'avenue du Chemin de Fer⁴²⁷. »



Fig. 106 – L'Esplanade dans le plan d'alignement de 1854 - (ADG)

Des plantations d'arbres sont également envisagées sur l'avenue, de manière à laisser au centre une place sur laquelle seront érigées deux fontaines. La forme de l'Esplanade n'étant pas vraiment régulière, il est également prévu de planter des massifs d'arbres sur ses bas-côtés, :

« Les allées de l'avenue et la promenade de l'Esplanade seront plantées d'arbres ; mais les plantations de l'Esplanade seront conduites de manière à laisser au milieu de l'Esplanade une place libre formant un rectangle d'environ quatre-vingts mètres de large et cent mètres de long. Ce sera sur les deux côtés de cette place que seront établies les deux fontaines monumentales proposées par la commission ; les parties irrégulières de la promenade que la plantation des allées laisserait en dehors, seront garnies d'arbres verts formant massifs⁴²⁸. »

⁴²⁷ - AMN - DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴²⁸ - *Ibid.*

Outre les changements dans le dessin de la place, la commission prévoit également son abaissement, son agrandissement et sa clôture par une balustrade posée sur un socle élevé d'une marche au-dessus du sol du boulevard du Palais de Justice. On y adjoint deux allées d'arbres, en continuation des allées de l'avenue du Chemin de Fer, ainsi que sur le pourtour de l'Esplanade. La fontaine existante est supprimée et remplacée par deux fontaines monumentales de chaque côté du centre de l'Esplanade, dont le but n'est pas uniquement ornemental, mais également utilitaire, puisqu'elles doivent servir pour l'arrosage.

Alors que l'Esplanade initialement projetée⁴²⁹ est conçue comme un espace ouvert sur la plaine du Vistre, cette nouvelle proposition l'enserme dans de futures constructions. La commission présente ici un aménagement qui tient compte de sa nouvelle fonction d'entrée de ville, tout en essayant de répondre aux limitations imposées par l'arrêté de 1782⁴³⁰, qui empêche de construire en dessous de l'Esplanade. Mais le nouveau projet de l'Esplanade s'intègre également dans un aménagement plus général, initié au début du XIX^e siècle, favorable à la jonction des boulevards avec le nouveau « cours » (l'avenue Feuchères). Il confirme et accentue le rôle prépondérant de la place, à laquelle la réalisation des boulevards avait donné une nouvelle fonction, notamment en y plaçant les nouveaux équipements, comme le Palais de Justice. Ce dernier, devenu trop exigu, est alors en cours de reconstruction (1838-1846) par l'architecte Bourdon⁴³¹, avec une la façade dont les proportions sont plus monumentales que celles du projet antérieur de Charles Durand.

Si le projet de l'avenue recueille l'unanimité des membres du conseil, la question de la hauteur de l'Esplanade les divise : faut-il la surélever ou non ?

⁴²⁹ - VINCENS, Jean-César et Baumes, An X (1802), *Topographie de la ville de Nîmes et sa banlieue*, p. 584 : définissent l'Esplanade comme la « promenade de prédilection de la population nîmoise pendant les belles et fraîches soirées de juillet, août et septembre. Elle est entourée de deux balustres qui suivent parallèlement des allées. Deux fontaines monumentales décorent les côtés latéraux de l'Est et de l'Ouest, du côté du Midi, la vue s'étend sur une magnifique avenue de 60 m de largeur sur 300 mètres de longueur, plantées de 4 rangées d'arbres, et offrant, indépendamment de la voie centrale deux voies latérales bordées de trottoirs ».

Voir également les projets de l'Esplanade dans la première partie de Nîmes.

⁴³⁰ - Pour le détail de cet arrêté, voir ci-après.

Dans les faits, le projet de l'Esplanade ne répond pas à cet arrêté. Il le modifie, en s'appuyant sur son existence pour imposer quelques règles de construction. Nous verrons à l'occasion de l'examen du plan que ce décret fut contesté par les propriétaires expropriés.

⁴³¹ - 1801-1854. Neveu de Simon Durant, ancien élève de l'école des Beaux-Arts de Nîmes. Élève de Debret, il a travaillé avec lui sur le chantier de restauration de l'abbatiale de Saint-Denis pendant cinq ans. Il est architecte du département de la Lozère jusqu'en 1828. Il est nommé en 1832 architecte du département du Gard et conservateur des monuments antiques. Il construit l'actuel Palais de Justice de Nîmes (1833-1846). Il obtient le second prix au concours ouvert pour la construction de l'église Saint-Paul de Nîmes. Il est chargé de la Cathédrale de Nîmes jusqu'en 1848. Il gagne le premier des concours pour la reconstruction de l'Hôtel de Ville d'Avignon, mais il n'est pas choisi lors de la construction effective de l'édifice.

1.3.2.7.1. - Quelles dimensions pour l'Esplanade : promenade ou place intérieure ?

Après la présentation du projet de la place par le rapporteur de la commission d'études, la discussion qui s'ensuit soulève des questions qui concernent principalement la modification de l'état ancien de l'Esplanade et son devenir.

La population nîmoise s'est identifiée avec l'Esplanade aménagée au début du XIX^e siècle, à la suite de la démolition des remparts⁴³² ; elle craint que cette transformation la prive de sa promenade favorite. Faut-il la remanier, la rehausser ? Bordée de constructions, ne perdrait-elle pas ses caractéristiques de promenade ? Et en en faisant une place intérieure, les habitants de la ville ne seraient-ils pas privés de l'air rafraîchissant du soir que les promeneurs viennent y respirer en été ?

« L'Esplanade a-t-on dit, par son étendue et ses plantations, conserve encore le caractère d'une promenade ; ne devient-elle pas aussi, par le fait des nouvelles constructions, une place intérieure et doit-elle encore dominer toute ce qui l'entoure ? À Nîmes, relativement au cours, et dans nombre de villes qu'on pourrait citer, n'a-t-on pas effacé les différences de niveau dans l'intérieur ?⁴³³ »

« Ne craint-on pas, a-t-on ajouté, que la population qui semble s'être identifié avec l'Esplanade actuelle, ne soit fortement contrariée dans ses goûts et péniblement affectée par la transformation que va subir la promenade favorite ? On convient aisément, que si l'Esplanade n'existait pas il n'y aurait pas lieu de l'établir ainsi élevée, dans la nouvelle situation que va créer le chemin de fer ; mais on persiste néanmoins à penser que par des motifs d'économie et de respect pour les habitudes acquises, le niveau actuel doit être conservée⁴³⁴. »

Les modifications apportées n'allaient-elles pas dérouter les habitants ? Les partisans de la surélévation pensent qu'ainsi la vue serait plus étendue. Par contre les opposants, en s'appuyant sur l'exemple d'autres villes, considèrent que ces transformations détruiraient la continuité avec la ville ; ils soutiennent également que cette élévation les priverait de la vue du mouvement des locomotives et des wagons :

« À Nîmes, [...] et dans de nombreuses villes qu'on pourrait citer, n'a-t-on pas effacé les différences de niveau dans l'intérieur ? Faut-il qu'une hauteur factice dérobe en partie à l'avenue du Chemin de Fer la vue de la ville et de ses monuments et qu'un socle mobile faisant varier l'élévation de ces monuments, selon les mouvements des spectateurs, en fausse les proportions à tous les yeux ? Enfin, le boulevard méridional de la ville sera-t-il privé de mouvements occasionnés par le chemin de fer et condamné à voir toujours s'interposer une

⁴³² Dans son projet d'embellissement de Nîmes, Raymond modifiait l'emplacement de l'Esplanade : une place royale ouverte dominant la campagne était projetée plus au sud de la ville. Cette modification n'avait pas plu aux Nîmois et après la Révolution, lors de l'aménagement des boulevards, les nouvelles municipalités n'en tinrent pas compte.

⁴³³ - AMN- DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴³⁴ - *Ibid.*

image opaque permettant à l'œil de voir seulement la cîme des wagons et la fumée des locomotives⁴³⁵. »

Cependant, pour la commission des Travaux publics, il y a au contraire un grand avantage à abaisser la plate-forme, afin d'assurer la continuité avec les boulevards, très fréquentés par la plus grande partie de la population. Cette considération est effectivement importante, puisqu'elle permet d'achever le projet antérieur :

« [...] que la partie la plus nombreuse de la population accoutumée à préférer le vaste développement de nos boulevards aux contours de l'Esplanade acceptera avec satisfaction un système qui liant mieux cette promenade aux boulevards existans, la rendra en même temps un intermédiaire plus régulier entre ces boulevards et le nouveau cours bientôt devenu lui-même une promenade longue et animée⁴³⁶. »

D'autre part, ce projet permettrait le rapprochement du chemin de fer avec le centre-ville, en le mettant à la même distance du Palais de Justice que les Arènes de la Maison Carrée. Cette situation permettrait ainsi d'amener en quelque sorte le chemin de fer au centre de la ville⁴³⁷ :

« M. le rapporteur de la commission et plusieurs autres membres du conseil appuient l'abaissement de l'Esplanade, ils pensent que cette opération est d'un avantage très considérable puisqu'elle portera en quelque sorte, le chemin de fer au cours de la ville, ils font remarquer que l'édifice du débarcadère ne sera pas plus éloigné du Palais de Justice que la Maison-Carrée ne l'est des Arènes. »

Du point de vue de l'art, ces avantages représentent plutôt des inconvénients pour une minorité des membres : d'une part, la ville est entraînée dans des dépenses supplémentaires, et d'autre part, la taille de l'Esplanade est diminuée, ce qui annule ses qualités antérieures, et de fait les Nîmois risquent d'être privés de l'air frais du soir :

« Si sous le rapport de l'art, ont dit les membres de la minorité, le projet de la majorité présente des avantages, il a l'inconvénient d'entraîner la ville dans une plus grande dépense, de diminuer la surface de l'Esplanade en la sillonnant de nouvelles plantations devant se coordonner avec celles de l'avenue projetée et par l'abaissement du sol, de la priver en partie de l'air rafraîchissant du soir que les promeneurs viennent y respirer en été⁴³⁸. »

⁴³⁵ - *Ibid.*

⁴³⁶ - *Ibid.*

⁴³⁷ - La volonté de construire les premiers embarcadères à proximité du centre des villes est une des constantes de l'histoire de l'implantation des gares : voir à ce sujet notre article dans Karen Bowie, « Les premiers projets de chemins de fer dans Paris. Les lignes de Paris-Orléans et de Paris-Versailles », in *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris. 1801-1853*, Éditions Recherches, 2001.

⁴³⁸ - AMN - DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

Naturellement, les partisans de l'abaissement de l'Esplanade contestent ces interprétations et soulignent que l'effet sera différent.

Pour remédier à ces modifications coûteuses et éviter de diminuer la surface de la nouvelle Esplanade, les auteurs du projet proposent de l'agrandir par l'adjonction d'une partie du jardin appartenant à Mme Gineste et des bosquets latéraux à la place :

« À ces objections, il a été répondu par la majorité que la surface actuelle de l'Esplanade, loin d'être diminuée, serait au contraire agrandie par l'adjonction d'une partie du jardin de Madame de Gineste et par la fusion de cette promenade avec les bosquets latéraux, aujourd'hui annexes, déserts et délaissés, qui en deviendront une extension utile et agréable, alors que leur sol et celui de l'Esplanade seront à peu près au même niveau ; que l'Esplanade ne sera pas privée d'air, parce que le sol en aura été abaissé de moins d'un mètre⁴³⁹ [...]. »

Cette solution ne sera pas retenue, et finalement, pour faire taire les réprobations, la municipalité justifie les transformations proposées par son désir de faire un projet grandiose digne « de l'importance de la ville, de la beauté du quartier par lequel on y arrive, et de l'importance aussi de la nouvelle voie qui va rendre Nîmes le centre le plus actif des communications accélérées du Midi ». Et comme elle l'a déjà souligné, la gare est la nouvelle porte de la ville et toutes les nouvelles communications du Midi doivent s'y rejoindre.

« Ces motifs n'étaient pas assez puissants pour détourner le conseil municipal de consacrer quelques fonds à la régularisation d'un projet auquel il convient d'imprimer un caractère grandiose, afin de le rendre digne tout à la fois de l'importance de la ville, de la beauté du quartier par lequel on y arrive et de l'importance aussi de la nouvelle voie qui va rendre Nîmes le centre le plus actif des communications accélérées du midi⁴⁴⁰. »

De fait, l'importance du projet justifie toutes les propositions proposées, et finalement, les membres du conseil se mettent d'accord sur l'abaissement et l'agrandissement du sol de l'Esplanade.

Cependant, si le projet configure la « plate-forme⁴⁴¹ », l'intégralité de la place n'est pas traitée comme un tout, et les bas-côtés est et ouest de la place ne sont pas modifiés. Dans ce premier exposé, le projet ne s'occupe que de la définition de la nouvelle limite de la place au sud, sans intervenir sur le bâti existant.

⁴³⁹ - *Ibid.*

⁴⁴⁰ - AMA - DCMVN. Séance 20 novembre 1841. Chemin de fer. Esplanade.

⁴⁴¹ - Ce terme est ici employé non seulement en référence au premier nom de l'Esplanade, lorsque celle-ci fut créée en 1524 à l'extérieur des remparts, mais également pour la différencier de l'espace urbain lui-même, c'est-à-dire contenu à l'intérieur des façades qui l'entourent.

Outre ces controverses sur les avantages et les inconvénients du projet, ces débats mettent en avant deux idées principales : celle du chemin de fer comme porte de la ville, et celle de la continuité des projets. Ainsi, en 1841, Nîmes trouve enfin le moyen de réaliser son projet d'agrandissement envisagé depuis 1785, le projet du quartier de l'Embarcadère conçu dans la lignée des projets antérieurs.

Ces discussions sur la morphologie du projet s'intéressent plus particulièrement à la qualité spatiale de l'Esplanade. L'extension de la ville au sud de la place modifie non seulement le rapport de la ville avec la campagne environnante, mais également la définition de la place : malgré les précautions prises par le conseil municipal et les auteurs du projet, elle devient un espace fermé.

1.3.2.7.2. - La place dans le premier projet : un plan en demi-cercle

Jusqu'au début des années 1840, l'Esplanade se situe à la limite de la ville, à proximité de la campagne. Elle est alors circonscrite au nord par le nouveau Palais de Justice⁴⁴², alors en construction, et la ligne du boulevard de l'Esplanade, à l'est par l'hôtel du Luxembourg, l'église Sainte-Perpétue et le bâtiment de la Manutentionnaire, et à l'ouest par le couvent des Dames de Saint-Maur.

À l'origine, la forme de la place est un demi-cercle ; le pourtour adjacent à l'avenue de l'Embarcadère est dessiné courbe, sur la partie non construite. Si la ligne du front nord est homogène suite à l'alignement donné lors de la création du boulevard de l'Esplanade au début du XIX^e siècle, les côtés de la place non pas été modifiés lors de cette première proposition, – malgré le projet de Charles Durand qui prévoyait de nouvelles constructions à l'emplacement des bosquets⁴⁴³. Ici, la référence aux projets antérieurs concerne uniquement à la relation directe avec la gare, à l'emplacement du canal envisagé antérieurement, notamment par Blachier, Grangent et Durand.

Cependant, lorsque le projet est soumis à l'enquête administrative en 1842, la commission d'enquête critique surtout la forme qui est donnée au front sud de la nouvelle Esplanade, outre la suppression d'une des deux fontaines initialement envisagées :

« La forme de l'Esplanade future telle quelle a été tracée sur le plan annexé au cahier d'enquête ne nous à point paru à l'abri de toute critique ; les lignes droites formant les cotés est et ouest ne sont pas assez prolongées ; les angles rentrants doivent être reportés aux points où les lignes droites heurteraient les angles saillants formés par la munitionnaire et par l'établissement des

⁴⁴² - De l'architecte Bourdon.

⁴⁴³ - Voir le projet de la place figure 50.

Religieuses de Saint-Maur. Afin de faire mieux comprendre notre pensée, nous joignons à notre rapport un croquis dû à la complaisance de M. Bourdon⁴⁴⁴ [...]. »

De fait, la commission souhaite que l'alignement du bâtiment de la Manutentionnaire soit imposé à l'église Saint-Perpétue et à l'hôtel du Luxembourg, sur le côté est de la place, « afin de le mettre autant que possible, en harmonie avec la maison Colomb placée du côté de l'ouest et d'imprimer ainsi aux avenues latérales une forme symétrique »⁴⁴⁵.

Cette demande, dans un premier temps, ne sera pas suivie d'effet, car sans influence réelle sur la réalisation de la place elle-même, elle ne remet pas en cause le projet. Toutefois, cette question sera abordée une dizaine d'années plus tard, lors de la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue. Nous reviendrons sur ces alignements lors de l'étude proprement dite du quartier.

1.3.2.7.3. - La forme de la place et le conseil des Bâtiments civils

Le projet est examiné une première fois par le conseil des Bâtiments civils le 6 février 1843. Le rapport sur l'ouverture d'une avenue et la création d'un nouveau quartier dans la ville de Nîmes est fait par M. Caristie, inspecteur général du conseil. Cependant le plan envoyé pour l'examen du projet comporte des surcharges⁴⁴⁶ notamment en ce qui concerne l'Esplanade, ce qui oblige le rapporteur à demander un complément d'information sur la forme de cette dernière.

« Le conseil pense avec M. le rapporteur qu'il est indispensable de demander, pour ce qui concerne l'Esplanade, la production d'un plan qui représente exactement les diverses dispositions qui doivent être exécutées, il sera également nécessaire qu'on y inscrive les diverses annotations des édifices et voies publiques, ainsi que des propriétés particulières⁴⁴⁷. »

Le 22 juin 1843, le conseil réexamine le dossier et dans un premier temps approuve la largeur de l'avenue Feuchères portée à 60 mètres, – « car le quartier ne peut que

⁴⁴⁴ - Le 23 juin 1842. Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes. Les membres du conseil général du Gard : MM. Marquès du Luc, conseiller en la Cour royale de Nîmes et membre du conseil général du département, Président ; Causse avocat à Nîmes, secrétaire ; De Moynier de Chamborant, ancien capitaine de cavalerie et propriétaire à Nîmes ; Nègre Bergeron, négociant ; Bourdon, architecte du département ; Numa Boucoiran, directeur de l'École de Dessin ; Tourreste aîné, géomètre.

⁴⁴⁵ - Le 23 juin 1842, département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes.

⁴⁴⁶ - Le plan que Caristie examine est le plan primitif de l'architecte modifié par la commission d'enquête. Le rapporteur ne peut donc déterminer ce qui appartient au projet approuvé par la ville en ce qui concerne l'Esplanade.

⁴⁴⁷ - AN – F²(II) Gard 5 - Ministère des Travaux publics. 6 février 1843. Gard - Nîmes. Ouverture d'une avenue et abaissement de l'Esplanade. Conseil général des Bâtiments civils. Rapport fait au conseil par M. Caristie, inspecteur général sur le projet d'établissement d'une avenue et d'un nouveau quartier dans la ville de Nîmes.

s'accroître ». Dans un second temps, il se prononce pour la suppression des courbes de l'Esplanade et le maintien du périmètre existant de l'Esplanade du côté de l'avenue, de manière à ce que l'axe de celle-ci partage la promenade en deux parties égales, car les extrémités du rectangle sont trop proches des constructions, et de fait peuvent porter préjudice à la circulation :

« Si cependant, le tracé de l'Esplanade indiqué au plan était celui dont on propose l'adoption, je ferais observer que les extrémités du rectangle, qui font saillis au-delà de la demi-ellipse, sont trop rapprochées des constructions existantes et nuiraient à la circulation qui doit avoir lieu entre la ville, et l'avenue projetée.⁴⁴⁸

L'examen comparatif de ces deux projets me porte à penser qu'effectivement les avantages obtenus avec cet agrandissement ne seraient pas en rapport avec les dépenses à faire pour l'obtenir, et qu'au lieu d'augmenter les dimensions de la promenade dans ce sens du Nord au Sud, il me semblerait convenable, pour ne point intercepter la communication de la rue Monjardin à la rue Saint Gilles, de maintenir au Nord, la promenade sur ses anciennes limites en en arrondissant les angles N.S. et N.O. ainsi qu'on le propose.

Et afin que d'une part, l'axe de la promenade soit le prolongement de celui de l'avenue et, de l'autre, pour faciliter les communications de l'avenue avec la rue du Palais, je pense qu'il convient de maintenir également le côté ouest de la promenade sur ses limites actuelles.

Je pense également qu'on pourrait substituer des lignes droites aux courbes de raccordement des voies autour de la promenade avec l'avenue⁴⁴⁹. »

En effet, la commission d'enquête avait proposé d'agrandir la place au sud, pour donner plus de surface à l'Esplanade. Nous avons vu précédemment que cette suggestion, combattue par le maire, n'a pas été non plus retenue par le préfet : la place aurait empiété sur les terrains du sud de la ville et obligé le conseil municipal à procéder à des expropriations plus importantes que prévu initialement, et à augmenter le coût du projet :

« Ces propositions, sans s'écarter d'une manière notable du plan adopté par le conseil municipal, en ce qui concerne la forme de l'Esplanade et de son raccordement avec l'avenue à établir, auraient, au moins le très fâcheux inconvénient de porter le côté sur de l'Esplanade, en avant sur les terrains particuliers et d'obliger, pour établir les courbes de raccordement des chemins à l'Est et à l'Ouest de cette place avec la future avenue, à occuper une partie de la maison Bastide à l'angle sud-est de l'Esplanade ce qui ajouterait

⁴⁴⁸ - AN – F²⁽¹¹⁾ Gard 5 - Ministère des Travaux publics, conseil général des Bâtiments civils, Séance du 6 février 1843. Établissement d'une avenue et abaissement du sol de l'Esplanade. Rapport fait au conseil, par M. Caristie, inspecteur général sur le projet d'établissement d'une avenue et d'un nouveau quartier dans la ville de Nismes.

⁴⁴⁹ - Préfecture du Gard à M. le ministre, 4 décembre 1843. Projet d'établissement d'une avenue au chemin de fer et d'abaissement de l'Esplanade de Nismes.

considérablement aux sacrifices de la ville pour l'exécution de ce projet sans que cet accroissement de charges pût être compensé par aucun avantage important. La maison Bastide est nouvellement construite et se lie à une autre plus grande et également neuve du même propriétaire qui celui-ci obligerait la ville à lui acheter pareillement en entier et d'un grand prix ; car les propriétés sur ce point ont augmenté de valeur dans une proportion considérable par suite des nouvelles constructions du chemin de fer.

Les terrains au sud de l'Esplanade ont quadruplé de prix depuis deux ans par le même motif, et si l'on y avançait cette place, ainsi que je viens de le dire, les indemnités supplémentaires que la ville aurait à payer en seraient accrues en proportion⁴⁵⁰. »



*Fig. 107 – Vue aérienne de l'Esplanade - photo ancienne
(Base Mérimée)*

Ces discussions sur la morphologie du projet s'intéressent plus particulièrement à la qualité spatiale de l'Esplanade. L'extension de la ville au sud de la place modifie non seulement le rapport de la ville avec la campagne environnante, mais également la définition de la place : malgré les précautions prises par le conseil municipal et les auteurs du projet, celle-ci risque de devenir un espace fermé. Il semble que les places de type « royales », ouvertes sur la campagne, réalisées au XVIII^e siècle, comme l'Esplanade du Peyrou à Montpellier ou celle qui est envisagée par Raymond en 1785, ne correspondent plus à la ville après l'arrivée du chemin de fer.

⁴⁵⁰ - AN - Nîmes, le 28 avril 1843. A Monsieur le ministre de l'Intérieur à Paris, le préfet du Gard.

Nous avons vu que les discussions sur l'Esplanade portent essentiellement sur la forme de la place sur le côté sud, car sa périphérie est déjà construite. De fait les auteurs du projet n'y prévoient aucune règle de constructions⁴⁵¹, si ce n'est pour les bâtiments qui se retournent sur la place depuis l'avenue Feuchères. En effet, des prescriptions y sont imposées aux élévations, afin de permettre une meilleure intégration du projet d'ensemble.

1.3.2.8. - L'avenue Feuchères et les règles de constructions

Le lendemain de l'approbation du projet du quartier du chemin de fer, le 23 février 1842, la commission des Travaux publics expose les conditions de construction à imposer aux propriétaires placés au sud de l'Esplanade, le long de la nouvelle voie. En effet, pour permettre la réalisation du projet, le maire doit renoncer aux droits de servitudes concédés.

La municipalité s'appuie sur le décret de 1782⁴⁵² qui interdit de bâtir au sud de l'Esplanade, pour imposer des règles de construction aux propriétaires des futurs immeubles de l'avenue Feuchères.

Cet arrêt de 1782 avait été précédemment utilisé, avant l'approbation du projet, pour interdire les constructions que M. Pourtal (en juin 1840) et Mme Gineste (en novembre 1841) désiraient élever au sud de l'Esplanade.

« Il y a fort peu de temps que vous-mêmes, Messieurs avez fait usage de ce droit et de la faculté que vous garantit l'arrêt précité. En 1840, M. Pourtal, entrepreneur, voulant bâtir en face de l'Esplanade, demanda un alignement, cette demande donna lieu de renvoyer à la commission du contentieux la question de savoir si l'arrêt de 1782 avait conservé tout les forces et si l'on pouvait refuser non seulement l'alignement, mais aussi l'autorisation de bâtir.

Après mûr examen, un rapport dûment motivé vous fut fait au nom de cette commission [des travaux publics], dans votre séance du 20 août même année, [...] : 1° que M. le Maire est fondé en droit d'interdire l'alignement demandé. 2° que M. le Maire est invité à maintenir les dispositions de l'arrêt du conseil du 12 octobre 1782, jusqu'après l'établissement de la gare et du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, sauf alors à déterminer les modifications qui pourraient sans inconvénients être apportées aux prohibitions de cet arrêt⁴⁵³. »

⁴⁵¹ - Contrairement au projet de Charles Durand de l'an 9.

⁴⁵² - AMN - Délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes. Séance du 24 février 1842. Constructions au quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. L'arrêt de 1782 défend à tous les propriétaires des terrains avoisinants l'Esplanade d'élever une quelconque construction nouvelle ou d'exhausser les maisons qu'ils possèdent déjà sur ces terrains. C'est un véritable droit de servitude donné à la ville sur ces parcelles.

Pour l'arrêt proprement dit, voir en annexe.

⁴⁵³ - AMN - DCMVN. Séance du 24 février 1842. Constructions au quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

Au début du XIX^e siècle, la municipalité avait imposé des façades ordonnancées aux propriétaires du boulevard de la Comédie, des places de la Bouquerie et de la Maison Carrée, ainsi que ceux de la rue Auguste. Charles Durand en avait également pour les bâtiments projetés sur les côtés de l'Esplanade, mais ils ne furent pas réalisés. Les constructions érigées sur les autres boulevards n'avaient pas été soumises à de telles conditions. Depuis cette période, aucun projet de grande envergure n'ayant été envisagé, le principe des façades ordonnancées avait disparu des pratiques. Comment les propriétaires allaient-ils réagir si ces règles leur étaient imposées ?

De l'ordonnement à la réglementation

La commission présente au conseil la réflexion qu'elle avait engagée : fallait-il imposer des plans uniformes et symétriques, au motif que cette voie, devenant la principale entrée de la ville, devait présenter un aspect convenable ? Elle renonce à cette idée pour des raisons « techniques » : il existe une différence de niveau de 7,50 m entre le début et la fin de l'avenue, les fenêtres du premier étage ne peuvent par conséquent pas être alignées d'une extrémité à l'autre :

« [...] Convient-il d'imposer aux entrepreneurs l'obligation de se conformer à un plan uniforme et symétrique qui leur serait donné par la ville ? Mais le terrain présente une pente de 7,50 mètres depuis l'Esplanade jusqu'à l'embarcadère, les fenêtres du premier étage à une extrémité de l'avenue ne pourraient s'aligner avec celles du même étage à l'autre extrémité, ou bien si l'on remblayait pour élever le sol, il faudrait ensuite des escaliers pour descendre à l'embarcadère, disposition impossible. Tels sont les obstacles majeurs qui se sont d'abord présentés⁴⁵⁴. »

De plus, la commission considère qu'elle ne peut pas imposer une architecture somptueuse à des immeubles d'habitation, car elle craint que ces conditions repoussent les entrepreneurs ; mais elle ne peut pas non plus laisser construire n'importe quoi, car les façades des immeubles doivent s'accorder à la grande largeur de l'avenue et à sa condition de nouvelle entrée de la ville. Pour y parvenir, elle préconise donc une architecture plus simple.

« Il a été observé qu'en général, les lignes de constructions uniformes, ont besoins d'être hautes et somptueuses, pour produire cet aspect imposant, résultat de leur uniformité.

Aussitôt qu'elles se déduisent à des lignes de fenêtres sur des murs plus ou moins unis, elles ne produisent souvent qu'une froide et insipide monotonie. Or pensez-vous raisonnablement vous promettre autre chose sur l'avenue du chemin de fer ? Irez-vous sur cette immense largeur de 60 mètres, exiger quatre étages, des terrasses et des portiques ? Non sans doute, de telles conditions

⁴⁵⁴ - *Ibid.*

éloigneraient pour longtemps, pour toujours peut-être les nombreux entrepreneurs qui ne manqueront pas de se présenter. Si vous voulez qu'on bâtit, il faudra bien permettre des constructions plus simples et telles que les lignes symétriques y seront sans objet, et peut-être nuisibles. D'après tous ces motifs, votre commission a abandonné le projet d'un plan uniforme⁴⁵⁵. »

La commission se contente d'édicter quelques règles, comme celles de construire des maisons comportant au moins un étage sur un rez-de-chaussée, de quatre mètres minimum. Les plans doivent en outre être soumis à l'approbation du conseil municipal, afin de garantir son aspect, avant réalisation.

« La commission [...] a pensé qu'il fallait assujettir toutes les maisons sur l'avenue à avoir au moins un premier étage et 4 mètres au moins de hauteur du pavé du rez-de-chaussée au pavé du premier étage. Ces principes sont un commencement de garantie entre des constructions indignes de figurer dans ce beau quartier. Pour que cette garantie soit complète, votre commission propose d'ajouter que tout entrepreneur ou propriétaire sera tenu de soumettre son plan à l'approbation du conseil municipal, et ne pourra l'exécuter qu'après avoir obtenu cette approbation⁴⁵⁶ [...]. »

Suite à plusieurs demandes, l'autorisation de bâtir en retrait de l'alignement sera également accordée, à la condition d'établir une grille au-devant de la construction et sur l'alignement.

Malgré les faibles contraintes imposées, ces règles ne sont pas du goût de tous les membres du conseil municipal, qui considèrent qu'elles risquent de freiner l'édification des immeubles sur l'avenue. Ceux-ci souhaitent notamment que les propriétaires ne soient pas obligés d'élever un étage lorsqu'ils construisent en retrait.

Comme nous l'avons remarqué dans une précédente étude sur la rue Jeanne d'Arc à Orléans⁴⁵⁷, la commission des Travaux publics renonce à l'ordonnancement pour une architecture réglementée. La comparaison entre cette rue et l'avenue Feuchères est intéressante, car leur réalisation est pratiquement contemporaine. Bien que l'une soit considérée comme une percée⁴⁵⁸ et l'autre comme une ouverture de voie sur des terrains vierges, bien que la première aboutisse à une cathédrale et la seconde à une gare, et bien que la première ait été envisagée dès le début du XIX^e siècle, l'aboutissement de la réflexion sur la conception des façades est de nature similaire⁴⁵⁹.

⁴⁵⁵ - AMN - DCMVN. Séance du 24 février 1842. Constructions au quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

⁴⁵⁶ - *Ibid.*

⁴⁵⁷ - M. LAMBERT-BRESSON, « La percée de la rue Jeanne d'Arc à Orléans », *in Villes françaises au XIX^e siècle. Aménagement, extension et embellissement*. Éditions Recherches/Iprou, 2002.

⁴⁵⁸ - Voir précédemment dans la problématique et ci-après dans la partie sur Avignon, et dans la synthèse.

⁴⁵⁹ - Toutefois, la réalisation d'une percée est beaucoup plus complexe puisqu'elle met en jeu l'expropriation non seulement de terrains, mais également des constructions à démolir. Les

Ces deux exemples marquent une évolution dans la conception architecturale et urbaine des villes en France, que ce soit avant la création du chemin de fer, ou après, au moment de la Monarchie de Juillet.

Quelque soit la définition de la voie, le processus est semblable : les villes semblent renoncer à l'ordonnement d'une manière générale. Cette pratique encore utilisée au début du siècle n'est plus possible sous la Monarchie de Juillet⁴⁶⁰ ; on y décèle la montée en puissance des propriétaires et de leurs droits : ils ne souhaitent plus qu'on leur impose l'architecture de leurs immeubles.

Toutefois, dans le cadre de la ville de Nîmes, le respect des règles édictées semble peu importantes par rapport à la réalisation finale, mais également par rapport à la volonté de faire de ce projet un des plus « beaux quartiers de Nîmes »⁴⁶¹. Alors que la hauteur imposée est « d'au moins un étage sur rez-de-chaussée », les bâtiments comportent tous au moins deux étages, avec une majorité de trois étages. De plus, comme nous le verrons plus loin, la qualité des constructions est remarquable, et les façades présentent une architecture soignée et recherchée.

Ce débat révèle les incertitudes sur l'attrait effectif et l'impact des gares au début des années 1840. Le projet du quartier est ambitieux, mais de manière relative à Nîmes qui a déjà projeté précédemment des agrandissements, mais pose la question du rapport entre le centre et sa périphérie : la question de l'éloignement est posée notamment lors du projet d'implantation de la nouvelle Préfecture en 1847 sur l'avenue Feuchères⁴⁶².

Les règles sont limitées à l'avenue seule, les autres constructions du nouveau quartier n'y sont pas soumises. Concernant l'alignement, seule une autorisation de construire est nécessaire.

Après avoir énoncés les principaux éléments composant le futur quartier, le projet de celui-ci fut enfin exposé.

villes avant le milieu du XIX^e siècle n'ont pas assez d'argent et non pas encore l'habitude de recourir à l'emprunt. Pour Nîmes, la procédure est plus simple, mais, nous reviendrons plus loin sur ce sujet.

⁴⁶⁰ - Des exceptions existent notamment sous le Second Empire.

⁴⁶¹ AMN, DCMVN, séance 20 novembre 1841 : Chemin de fer. Esplanade.

⁴⁶² - Voir ci-après.

1.3.3. - L'aménagement du quartier

Le nouveau quartier est situé dans un premier temps entre les rues Séguier, à l'Est, et Saint-Gilles, à l'Ouest, mais il s'étend ensuite jusqu'à la rue Pierre Sénard et l'avenue Jean-Jaurès. Cependant, nous nous limiterons pour l'étude générale à sa première délimitation, et pour les études détaillées, nous nous intéresserons au premier projet analysé qui concerne l'espace compris entre les rues situées de part et d'autre l'avenue Feuchères, l'avenue Carnot et la rue Briçonnet.

1.3.3.1. - État du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier

Si l'on se réfère à un plan de la ville de Nîmes établi d'après les levées du cadastre⁴⁶³ (ce plan, qui ne comporte pas de date, a sans doute été réalisé vers 1830), les terrains sur lesquels on édifie ce nouveau quartier sont très peu bâtis avant l'arrivée du chemin de fer. La limite de l'urbanisation s'établit à l'Est au sud de la rue Notre-Dame (rue qui relie la route d'Avignon à la porte de la Couronne et l'Esplanade), avec néanmoins des constructions autour des rues Monjardin et Roussy⁴⁶⁴ ; à l'Ouest, l'urbanisation en dessous de la route de Montpellier est limitée dans un premier temps le long du vieux chemin de Montpellier et de celui de Générac.

« [...] le nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes [...] sera circonscrit ainsi qu'il suit :

Au Nord par la route royale n°87 de Lyon à Béziers, ou route de Lafoux à Montpellier, passant l'ancien chemin d'Avignon, la rue Notre-Dame, devant le Palais de Justice et par la rue du chemin de Montpellier ;

Au Midi, par la future ligne du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, aux abords de cette dernière ville ;

Au Couchant, par le cadereau des Egorgeoirs ;

Et au Levant, par l'ancien chemin d'Avignon et la portion de la route royale n°87, qui sera coupée ou traversée par le chemin de fer en construction, avant sa jonction à la ligne également en fer de Nîmes à Beaucaire⁴⁶⁵. »

Le quartier de l'Embarcadère est séparé du centre ancien par l'Esplanade. Cette place articule la nouvelle extension non seulement avec le centre ville, mais également avec les différents quartiers et faubourgs, par l'intermédiaire notamment des boulevards et des routes royales, notamment celles de Montpellier (rue de la République) et de Notre-Dame.

⁴⁶³ - Voir plan en annexe, *Nîmes 1830*.

⁴⁶⁴ - Rues ouvertes à la fin du XVIII^e siècle.

⁴⁶⁵ - ADG – 3 O 1359 - Département du Gard. Voirie urbaine. Construction et alignement dans la ville de Nîmes du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Nîmes, le 3 décembre 1842.

Il faudra une douzaine d'années pour élaborer le plan du quartier de l'Embarcadère, entre le premier plan de l'avenue Feuchères et de l'Esplanade, en 1841, et l'approbation définitive du plan d'alignement de la ville de Nîmes, en 1854. Des modifications y seront encore apportées jusqu'à la fin des années 1860, au fur et à mesure que l'on ouvrait ou non des voies.

Pour mieux comprendre les étapes de la conception du plan du quartier, nous avons divisé cette période en cinq temps, correspondants aux principaux plans dessinés pour l'étude de l'aménagement. La première période s'étend de 1842 à 1844 ; la seconde de 1844 à 1846 ; la troisième de 1847 à 1851 ; la quatrième de 1852 à 1854, et la cinquième se poursuit jusqu'au milieu des années 1860. Cette dernière aboutit au plan définitif, dont quelques voies ne seront toutefois pas réalisées, ou seulement en partie.

1.3.3.2.- Le premier plan dessiné : 1842-1844

La délibération du 20 novembre 1841 charge la commission des Travaux publics de d'étudier la question des alignements de cette nouvelle extension : le premier dessin montre l'Esplanade et l'avenue Feuchères, et l'amorce de rues perpendiculaires à l'avenue. Il faut attendre le mois de février 1842 pour que le projet soit abouti, mais cependant de manière partielle. La commission se réunit plusieurs fois pour examiner les plans dessinés soit par Chambaud, directeur des Travaux publics, soit par de Seynes, architecte et rédacteur du plan d'alignement de la ville. Elle adopte finalement un plan général pour le nouveau quartier ; il concerne les terrains qui s'étendent de part et d'autre de l'avenue jusqu'à la ligne de chemin de fer, y compris ceux de M. Foulc, situés en dessous de la route de Montpellier⁴⁶⁶.

Ce premier projet, intitulé « Alignements du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes », est présenté le 23 février 1842 au conseil municipal⁴⁶⁷. Une discussion s'ensuit, qui ne nous est pas rapportée. Le plan est présenté comme répondant aux intérêts généraux de cette partie de la ville et conciliant les convenances générales des alignements et la conservation, toujours désirable, des propriétés bâties. Il est adopté, avec une seule réserve, annexée à l'approbation du plan d'alignement lors de cette séance : elle concerne les terrains de M. Foulc sur lesquels de nouvelles constructions s'élèvent. Plusieurs membres demandent qu'une

⁴⁶⁶ - Les Foulc sont une famille de négociants en garance originaires d'Avignon. Edmond Foulc est un grand collectionneur d'art de la Renaissance et du Moyen Âge. Il se fait construire un hôtel rue Briconnet, qui sera racheté en 1908 par Auguste Colomb de Daunant, membre d'une famille qui a fait fortune dans la soierie à Nîmes, lequel lui donne sa configuration actuelle, aidé par les architectes Affourty et Walker.

⁴⁶⁷ - Voir fig. 2.

convention préalable soit passée entre la ville et M. Foulc, afin de déterminer le prix des parcelles nécessaires à l'ouverture des nouvelles voies⁴⁶⁸.

Ce premier dessin du quartier⁴⁶⁹ montre le tracé de plusieurs rues réparties de part et d'autre de l'avenue Feuchères :

- Du côté est, le faubourg Roussy est agrandi par le prolongement de la rue Roussy vers le viaduc et le redressement de la rue du Pont de la Servie. Deux nouvelles voies⁴⁷⁰, orthogonales à ces premières rues, et parallèles à la rue Montjardin, sont tracées entre cette voie et le chemin de fer, découpant ainsi des îlots à peu près réguliers. Cette percée sert de base au redécoupage du quartier. Ces deux rues débouchent sur l'avenue Feuchères de manière non perpendiculaire, la rue Roussy et l'avenue Feuchères n'étant pas parallèles.

- Du côté ouest, les auteurs du plan conservent le principe de deux rues dont le débouché est situé en vis-à-vis, mais dont ils modifient la direction afin de retrouver l'orthogonalité souhaitée avec l'avenue Feuchères. Dans l'attente d'une étude plus approfondie, ces deux rues ne sont pas prolongées jusqu'à la rue Briçonnet (ancienne rue du Petit Chemin de Saint-Gilles). Ils dessinent également une rue perpendiculaire à ces deux voies et parallèle à l'avenue Feuchères.

À la suite de ce premier projet d'extension, le 7 mai 1842, le préfet du Gard prend un arrêté afin d'organiser une enquête publique.

1.3.3.2.1. - L'enquête publique du 11 mai 1842

Un registre d'enquête est ouvert en préfecture le 10 mai 1842. On ne récence que trois réclamations contre le projet. Elles contestent : le décret de 1782, la largeur de l'avenue, ainsi que le bien fondé du dessin d'un carrefour.

La contestation du décret de 1782 et remarques sur la largeur de l'avenue

La plus importante requête émane de Mme Gineste, propriétaire des terrains situés juste en dessous de l'Esplanade, et donc la première personne concernée par le projet⁴⁷¹.

L'agrandissement de l'Esplanade lui exproprie près de la moitié de son terrain, soit 6196,40 m² sur 13906,00 m². Elle reconnaît l'utilité du projet, mais conteste la validité du décret de 1782 qu'on lui impose à travers la nécessité du contrôle des constructions, alors que des terrains initialement concernés par ce décret, situés en

⁴⁶⁸ - AMN, DCMVN, séance du 23 février 1842.

⁴⁶⁹ - Voir figure 102.

⁴⁷⁰ - Actuelles rues Pradier et Chaffoy.

⁴⁷¹ - AMN – 1 O 23 - À Monsieur le maire et à Messieurs les membres du conseil municipal de la ville de Nîmes. Sans signature. Nîmes, le 18 novembre 1841.

dehors du projet de l'avenue, s'en trouvent dispensés. Elle s'oppose également à la largeur de l'avenue, portée à 60 mètres, et au changement de direction donné à la rue de la Luzerne. À cette occasion, elle compare la largeur du cours Neuf et celle de cette nouvelle voie et met en garde le conseil sur le risque d'établir des voies trop grandes, comme cela a été réalisé à Paris, au sud des Invalides :

« Cette largeur sera égale à celle du cours Neuf. En admettant que les abords du chemin de fer entretiendront dans ce quartier un mouvement plus considérable que celui du cours Neuf, n'est-il pas à craindre que l'aspect triste et sévère de ce dernier lieu ne se reproduise dans la nouvelle avenue ? Que de villes plus grandes que Nîmes où des rues et boulevards magnifiques sur le papier ne présentent en réalité que des vacans mal entretenus et déserts ! Et cela, parce que les justes proportions de leurs dimensions avec la population, les habitudes et les besoins de la ville n'ont pas été observés. On pourrait citer comme exemple les boulevards et avenues pratiqués au Midy de l'église des Invalides à Paris⁴⁷². »

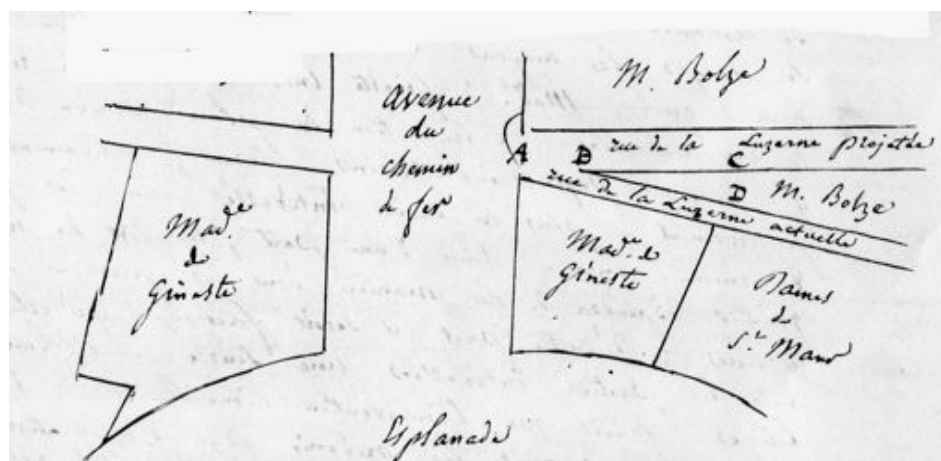


Fig. 108 – Dessin annexé à la réclamation de Mme Gineste concernant sa propriété au sud de l'Esplanade - (ADG)

Outre Mme Gineste, deux autres propriétaires contestent le projet du côté ouest de l'avenue.

La contestation de l'alignement de nouvelles rues

Le premier, Gibert, ancien avoué, possède un terrain rue du petit chemin Saint-Gilles, un ancien chemin qui part de l'esplanade vers le Planas. Il a déjà procédé à un premier alignement en 1837, et il ne comprend pas pourquoi il est une nouvelle fois modifié.

⁴⁷² – ADG – 3 O 1359 – Département du Gard. Alignement du quartier de la ville de Nîmes dit du chemin de fer de Montpellier. Le 11 mai 1842. Registre ouvert en exécution de l'arrêté du préfet du Gard, du 7 mai 1842, à l'effet d'inscrire les oppositions, adhésions ou observations qui pourraient être faites touchant le plan proposé tant pour la construction de l'avenue de l'Esplanade de Nîmes au chemin de fer de Montpellier et l'abaissement de cette promenade, que pour la fixation des alignements du nouveau quartier de chemin de fer, à Nîmes.

Cette proposition d'alignement ruine sa propriété, et il alerte la ville sur le coût de cette expropriation, car les terrains concernés ont pris de la valeur.

« Le soussigné propriétaire [...] s'est présenté à la préfecture du Gard et a dit : qu'il s'opposait à l'alignement de cette rue tel qu'il était projeté comme nuisible à ses intérêts, et à ceux de la presque unanimité des habitants : que ce n'est peut-être pas exagéré que de porter à près de 80000 francs la dépense que la ville serait obligé de faire sur ce point [...] vu l'accroissement de la valeur que le terrain a pris jusqu'à ce jour⁴⁷³. »

Le second, M. Causse, est propriétaire d'une maison nouvellement construite qui devrait être coupée en deux par la réalisation du projet d'une nouvelle rue aboutissant sur la place Montcalm. Il conteste cet alignement.

À la suite de cette enquête, le conseil municipal délibère le 14 juin 1842 ; la commission d'enquête du département lui succède le 23 juin 1842.

1.3.3.2.2. - L'examen des réclamations de l'enquête et le droit de propriété des habitants : les rues sont la propriété de la ville

Le conseil examine dans un premier temps la requête de M. Gibert. La ville juge cette réclamation non-recevable, considérant que ce propriétaire exagère le coût des modifications dues à l'alignement du petit chemin de Saint-Gilles. La nouvelle orientation de la rue est donc conservée.

Par contre, on supprime la place circulaire envisagée à l'intersection de ce chemin et de celui de la Luzerne : des pans coupés sont prévus à l'angle des voies de ce carrefour. Les membres du conseil général du Gard approuve également cette décision et souhaite aller plus loin en supprimant également la forme demi-circulaire de la place du Planas. Après l'examen des principales questions soulevées par l'examen du plan, nous reviendrons sur sa rationalisation par commission d'enquête du département, et notamment sur la suppression des ronds-points.

La requête de M. Causse concernant la création d'une nouvelle rue est examinée également, mais le conseil maintient la direction de la rue qui coupe la maison de ce propriétaire.

L'examen de la requête de Mme Gineste suscite un débat : faut-il ou non lui verser une indemnité suite au changement d'orientation de la rue de la Luzerne ? Comme cette question concerne également M. Bolze, le propriétaire du terrain jouxtant la rue de la Luzerne, la commission des Travaux juge qu'elle est incompétente et renvoie l'affaire devant la commission du contentieux. Celle-ci s'inscrit en faux : la propriétaire du terrain n'ayant jamais construit de bâtiment sur l'alignement de cette rue, elle n'a de fait

⁴⁷³ - *Ibid.*

aucun droit de ce type. Les rues appartiennent à la ville ; tant que celles-ci ne sont pas bordées de constructions, la municipalité peut de les modifier sans payer d'indemnité !

« Le jardin de Mme de Gineste qui confronte au sud la rue de la Luzerne est entouré d'un mur de clôture dans lequel on n'a jamais pratiqué sur cette rue aucune ouverture, on aurait pu le fait sans doute, mais on ne l'a pas fait. La suppression de la rue ne prive donc pas Mme de Gineste d'aucun droit de vue ni de passage : pourquoi une indemnité lui serait-elle due ?

Les rues sont la propriété de la ville qui peut y faire tous les changements et y apporter toutes les modifications qu'elle juge convenable sans être tenue à une indemnité tant que son droit de propriété ne s'est pas combiné avec le droit de propriété des habitants, et [...] que cette combinaison de droits et d'intérêts existe et tant que les habitants aient concouru par des constructions à l'établissement de la rue. Les rues et les maisons sont faites les unes pour les autres : mais tant que l'on n'a fait aucune construction pour utiliser la rue, il n'est pas intervenu entre la ville et les habitants cette sorte de quasi-contrat, qu'il n'est ensuite permis à aucune des parties de changer et de modifier à son gré, sans indemnité préalable⁴⁷⁴. »

Cette considération sur la propriété des rues est importante, car elle nous apporte des informations sur l'espace urbain et leur définition sous la Monarchie de Juillet, ainsi que sur la manière de gérer la ville. Lors de l'examen du plan du quartier par la commission d'enquête du département, celui-ci précise que :

« La jurisprudence a consacré que celui qui a un droit de servitude légale sur une rue, tel qu'une issue, un égout, une vue, ne peut pas en être privé par la suppression de cette rue, sans recevoir une indemnité (arrêt du Conseil d'état du 10 février 1816)⁴⁷⁵. »

Et qu'en aucun cas, cette situation n'est applicable à Madame Gineste et que « cette prétention est insoutenable ».

Le conseil municipal ne revient pas sur les autres questions posées par Mme Gineste, et notamment sur la largeur de l'avenue Feuchères. Par contre, sur ce sujet, la commission départementale va dans le sens de la propriétaire, et estime que la largeur approuvée par la ville est trop importante :

« Le conseil municipal n'a-t-il pas été entraîné au-delà du but ? Une avenue de 60 mètres de largeur, hors de proposition avec les besoins et les habitudes de la

⁴⁷⁴ - AMN – Délibération du conseil municipal de la ville de Nîmes. Séance extraordinaire du 14 juin 1842. Enquête sur le quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes.

⁴⁷⁵ - ADG – 3 O 1359 - Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes. Le 23 juin 1842, les membres du conseil général du Gard : MM. Marquès du Luc, conseiller en la cour royale de Nîmes et membre du conseil général du département, Président ; Causse avocat à Nîmes, secrétaire ; De Moynier de Chamborant, ancien capitaine de cavalerie et propriétaire à Nîmes ; Nègre Bergeron, négociant ; Bourdon, architecte du Département ; Numa Bouvoiran, directeur de l'école de dessin ; Tourreste aîné, géomètre.

population ne présentera-t-elle pas l'aspect d'une place déserte, abandonnée, exposée, sans défense, au soleil brûlant de nos contrées ? Le mouvement de population que la ligne de fer accumulera sur ce point sera-t-il un remède suffisant pour le mal ?

Nous avons pensé qu'une largeur de 50 mètres était plus que suffisante ; nous nous sommes rangés d'autant plus volontiers à cette opinion, qu'elle a été partagée par la commission du conseil municipal et consignée dans le cahier de l'enquête par un magistrat éclairé et plein de goût⁴⁷⁶. »

Le préfet, dans son courrier daté du 3 décembre 1842 accompagnant l'envoi du projet au ministre de l'Intérieur, revient sur cette question de la largeur de l'avenue, car il ne partage pas l'avis de la commission d'enquête : il souhaite que la largeur retenue par le conseil municipal⁴⁷⁷ de Nîmes soit maintenue.

1.3.3.2.3. - Pétition des propriétaires de la rue de la Servie

Lors de l'examen de l'enquête par le conseil municipal, les propriétaires de la rue de la Servie lui soumettent une pétition. Ils s'y opposent au projet de modification de cette rue, qui leur supprime l'accès à leur propriété et les oblige à acheter chacun un morceau de parcelle pour pouvoir accéder au nouvel alignement de la rue.

Dans un premier temps, on leur donne raison, et le projet de la rue du Pont de la Servie est modifié : on propose alors un simple élargissement à 6 mètres. Mais cette modification est annulée par la suite. En effet, la commission d'enquête du département n'approuve pas cette décision et considère qu'il ne faut pas reculer devant les pressions des propriétaires. La municipalité doit trouver d'autres solutions pour régler ce problème entre les différents propriétaires :

« Il nous est impossible d'adhérer à cette délibération. Les résistances particulières doivent céder à l'intérêt public ; les transactions entre l'autorité municipale et les particuliers sont une faiblesse ; elles établissent des précédents fâcheux ; la concession de la ville entraîne la concession du lendemain, et l'on arrive ainsi à des résultats déplorables ; la ligne droite doit être maintenue.

[...] mais l'intérêt public doit être en dehors du débat ; l'embellissement de la cité avant tout ! »

La commission d'enquête du département s'intéresse également à la question des terrains du quartier Foulc. Elle souligne que M. Foulc a fait ériger des constructions non autorisées sur des terrains en dessous de l'Esplanade, côté ouest, et précise que

⁴⁷⁶ - ADG - Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes. Le 23 juin 1842.

⁴⁷⁷ - Nous avons déjà souligné précédemment que des distensions avaient eu lieu au sein du conseil municipal, lors du premier examen du projet de l'avenue. Nous n'y reviendrons donc pas.

l'insertion de ce lotissement n'est pas prise en compte dans ce projet partiel, et donc que son étude est rejetée à une période ultérieure.

Nous reviendrons sur ce sujet après l'examen du plan d'alignement partiel approuvé en 1844.

Après l'examen de ces requêtes, le préfet donne également son avis et envoie ce premier projet au ministère de l'Intérieur afin qu'il soit présenté au conseil des Bâtiments civils.

1.3.3.2.4. - Le conseil des Bâtiments civils

Lors de l'examen de l'avenue Feuchères et de l'Esplanade, nous avons évoqué les modifications que demandent ce conseil, nous ne les rappellerons donc pas. Par ailleurs, le conseil revient sur les observations de la commission d'enquête à propos des rues du Pont de la Servie et des Arènes, ainsi que sur l'alignement de l'hôtel du Luxembourg.

Le conseil des Bâtiments civils ne statue pas sur le problème de la rue du Pont de la Servie, car les plans fournis lui semblent insuffisants ; il renvoie cet examen à une date ultérieure.

Par contre, il examine le changement d'orientation proposé pour la rue des Arènes, qui part de la place des Arènes au Planas ; il confirme la direction existante, car il juge que cette voie, en partie réalisée, est suffisamment large (10 mètres) et régulière.

Et finalement, il se rallie sur le point de vue du conseil municipal concernant l'alignement de l'hôtel du Luxembourg.

Les modifications demandées par le conseil des Bâtiments civils ne portant que sur des problèmes mineurs, et ne concernant donc que des problèmes de petite voirie, le projet est jugé recevable. L'instruction de ce premier plan poursuit son cours, jusqu'à l'approbation définitive du quartier qui permettra sa réalisation.

La lecture des différentes discussions autour du projet du quartier de l'Embarcadère fait apparaître une volonté de simplification des principes d'aménagement. La manifestation la plus importante en est la disparition de la place circulaire.

1.3.3.2.5. - Rationalisation architecturale et urbaine : la suppression de la symétrie et des ronds-points

Lors de l'énoncé du projet des constructions de l'avenue du chemin de fer, les raisons invoquées pour simplifier les façades sont également avancées pour ce qui concerne les aménagements urbains. Le principal est qu'il ne faut pas faire fuir les futurs entrepreneurs et les propriétaires avec des contraintes trop lourdes, notamment un

ordonnancement des façades et des formes urbaines trop strictes. La suppression des ronds-points s'inscrit dans cette volonté de rationalisation.

« [La commission reconnaît qu'une place circulaire] pourrait bien ne pas être avantageusement établie dans ce quartier parce qu'il était à craindre que n'on ne vint pas facilement édifier les maisons qui pourraient bien offrir à l'œil un aspect agréable, mais la distribution aurait certainement beaucoup à souffrir de la ... dans laquelle elles devraient être construites; c'est-à-dire par un plan uniforme et avec une façade cintrée et elle a craint que n'on ne portât ainsi un obstacle qui porterait un préjudice considérable à l'avenir de ce quartier. Sous ce rapport, elle se propose de supprimer le rond-point indiqué sur ce point et de prolonger seulement les alignemens des rues jusqu'à leur rencontre de manière à former un petit carrefour pour faciliter la circulation des voitures, le tout est marqué sur le plan général par une teinte rouge⁴⁷⁸. »

Ces premiers plans présentent la première étape de l'aménagement du plan du quartier de la gare ; les auteurs du projet tâtonnent. Ces révisions ponctuelles témoignent bien de l'évolution de la réflexion sur la ville : les tracés « néo-classiques », qui privilégient l'axe et la place circulaire ou demi-circulaire, sont remis en cause pour au nom d'un aménagement plus rationnel.

Les places circulaires prévues dans le plan de Raymond avaient déjà été remises en question au début du XIX^e siècle, lors de l'aménagement des boulevards. Jugées impropres à la construction des maisons, elles avaient été supprimées. Pour quelles raisons les auteurs du plan choisissent-ils de reprendre cette forme ? Dès les premières discussions du conseil sur le plan du quartier de l'Embarcadère après l'enquête publique, une place ronde à un carrefour est supprimée. Pourquoi conservent-ils alors la forme demi-circulaire de la place des Planas, alors que la commission du département la désapprouve ?

Le discours de la commission du Gard réfute en quelque sorte les théories du XVIII^e siècle, en particulier celles de Laugier, qui considérait la ville comme une grande forêt et souhaitait en imprimer les formes au tissu urbain :

« Les ronds-points conviennent à une forêt, à un jardin à une promenade publique ; mais ils sont déplacés dans les lieux destinés aux habitations ; la symétrie du dehors est un obstacle invincible à la régularité intérieure ; les entrepreneurs s'éloignent d'une localité où ils ne luttent qu'avec des difficultés incroyables et des dépenses énormes contre les vices d'un plan imposé, les ronds-points sont des lieux abandonnés et déserts !⁴⁷⁹ »

⁴⁷⁸ - AMN - DCMVN - 14 juin 1842.

⁴⁷⁹ - ADG – 3 O 1359 - Le 23 juin 1842, Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes.

Par la suite, après les examens du conseil des Bâtiments civils, les arrondis envisagés au sud de l'Esplanade, les places circulaires, ainsi que les angles des nouvelles rues sont remplacés par des pans coupés :

« Le conseil, dans un avis motivé, en date du 22 juin 1843, a proposé à M. le ministre de l'Intérieur d'approuver le plan général des alignements du quartier du chemin de fer Nîmes à Montpellier, sous les réserves des trois modifications suivantes :

1° La substitution de lignes droites aux courbes de raccordement de la promenade avec l'avenue [...].

3° L'établissement de pans coupés aux angles aigus des rues nouvelles créées dans le quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier⁴⁸⁰. »

La rue droite domine cependant : la commission regrette que certaines voies existantes initialement ne soient pas plus droites, comme les rues de la Luzerne, du Pont de la Servie ou de la Cité Foulc, et approuve leur rectification, comme pour celle du vieux chemin de Saint-Gilles :

« 3° [...] La commission a adopté le tracé de la rue de la Luzerne tout en regrettant qu'on n'ait pas imprimé à cette rue une direction plus droite et qu'on ne lui ait pas donné un nom nouveau [...].

4° Elle approuve le redressement du vieux chemin de Saint-Gilles et la suppression du rond-point à la jonction de ce chemin avec la rue de la Luzerne. Elle désirerait aussi que le rond-point établi au Planas à l'extrémité des propriétés de M. Foulc fut également supprimé.

5° En ce qui concerne la rue du Pont de la Servie, la commission rejette le nouvel alignement courbe donné par le conseil municipal dans sa délibération du 14 juin 1845 et maintient en conséquences la ligne droite tracée en rouge sur le plan général. »

Cependant, la commission n'applique pas toujours des raisons d'ordre esthétique et rationnel à toutes les rues, comme celles de la Cité Foulc. Cette rue, bien que droite, est oblique par rapport à la trame du quartier ; de cette manière, elle ne permet ni d'offrir un beau point de vue sur le viaduc et les trains qui y circulent, ni de desservir la gare :

« 6° Quant aux rues tracées au plan dans les terrains de M. Foulc, la commission d'enquête n'a pas cru pouvoir donner son adhésion à la rue ouvrant une communication entre la place des Arènes et le Planas, attendu que cette rue décrit une ligne oblique, qu'elle éloigne la ville de l'Embarcadère et qu'il convient d'établir cette rue en ligne directe partant de la façade de l'Auberge Brousse jusqu'au viaduc du chemin de fer, ainsi qu'elle a été tracée par deux lignes rouges sur le plan général par l'un des membres de la commission, ce qui

⁴⁸⁰ - AMN - Délibérations du conseil Municipal de la ville de Nîmes. Séance du 20 novembre 1843. Quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, avenue et Esplanade.

nécessite la suppression de la rue la plus rapprochée de celle-ci et qui existait au plan se dirigeant de la rue de la Luzerne au viaduc⁴⁸¹.

La raison, le bon goût indiquent que cette rue doit être établie sur une ligne droite [...]. Cette nouvelle direction produirait un effet ravissant. Le spectateur placé sur le boulevard des Arènes apercevrait cette belle avenue, descendant en ligne droite et par un long développement du côté du midi, le viaduc et les convois se dressant à l'extrémité⁴⁸². »

Après l'examen par le conseil des Bâtiments civils, le plan du quartier est rectifié pour son approbation définitive en 1844.

1.3.3.3. - Le plan partiel d'alignement de 1844



Fig. 109 – Détail du plan partiel d'alignement du quartier de l'Embarcadère (1844) - (AN)
1 : rue Roussy - 2 : rue du Pont de la Servie - 3 : rue projetée (rue Pradier) - 4 : rue projetée (rue Chaffoy)-
5 : rue Montjardin - 6 : rue Jeanne d'Arc - 7 : rue projetée (rue Raymond Marc) -
8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles (rue Briçonnet) - 9, 10 : rues projetées -
11 : rue Saint-Denis ou rue de l'Hôtel-Dieu (rue Ruffi) - 12 : place du Planas.

Le plan d'alignement⁴⁸³ du quartier de l'Embarcadère est approuvé par ordonnance royale en 1844. Il reprend le principe dessiné dans le plan du 23 février 1842, tout en le

⁴⁸¹ - ADG – 3 O 1359 - Département du Gard. Voirie urbaine. Construction et alignement dans la ville de Nîmes du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier à Nîmes. Nîmes, le 3 décembre 1842.

⁴⁸² - ADG – 3 O 1359 - Le 23 juin 1842, Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes.

⁴⁸³ - Voir en annexe la photocopie du projet d'ordonnance du 10 avril 1844, concernant le plan d'alignement de la ville de Nîmes.

développant : le plan s'étend de la route d'Avignon à l'est jusqu'au « cadereau de la route d'Alès⁴⁸⁴ ».

Les anciens chemins

Le plan du quartier de l'Embarcadère prévoit des modifications pour trois anciens chemins :

La rue du pont de la Servie est un ancien chemin partant de la rue Notre-Dame en direction du Sud. Pour régulariser le plan, cette voie a été redressée. Cette modification porte préjudice aux propriétés Vignes, Laporte-Belviala et Forey⁴⁸⁵, dont l'accès était supprimé. Le plan leur impose de racheter le terrain laissé vacant par ce redressement, contrairement à l'entrepreneur de maçonnerie Portal, qui vient d'acquérir un jardin à proximité, et que ce redressement avantage. Dans sa délibération du 14 juin 1842, la municipalité revient sur ce nouveau tracé et propose d'élargir l'ancien chemin. Toutefois, la commission du Gard se prononce contre cette modification du projet initial et juge que l'intérêt public doit passer avant les intérêts privés⁴⁸⁶.

La rue de la Luzerne est un ancien chemin situé en dessous de l'Esplanade, reliant le petit chemin de Saint-Gilles au quai du Vistre. Dans le plan du nouveau quartier, elle est redressée du côté ouest et incorporée à l'actuelle rue Jeanne d'Arc. Du côté est, elle est réalignée et prolongée au-delà de la rue Carnot.

Le chemin vieux de Saint-Gilles relie l'Esplanade à la place du Planas. Il est redressé. Dans un premier temps, on projette un rond-point à l'intersection du chemin de la Luzerne, mais il ne sera pas confirmé dans ce plan.

Le plan d'alignement indique également les voies supprimées comme celle du Vistre, des Guinguettes ou une partie de la rue de la Luzerne. Il se distingue non seulement par l'intégration du plan précédent, mais également par le développement de nouvelles voies.

⁴⁸⁴ - Le Cadereau est un cours d'eau temporaire, qui peut devenir violent lorsqu'il reçoit les fortes pluies de l'équinoxe.

Le Cadereau de la route d'Alès a été couvert en 1887. Il est nommé aujourd'hui avenue Georges Pompidou, avenue de Verdun et rue Dhuoda, après s'être appelé avenue du Cadereau, au nord et rue du Cadereau au sud.

⁴⁸⁵ - Nous avons déjà évoqué plus haut la réclamation de ces propriétaires dans la délibération du conseil du 14 juin 1842.

⁴⁸⁶ - ADG - 3 O 1352 - Le 23 juin 1842, Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes.

Les nouvelles voies

Les modifications approuvées par le conseil municipal et demandées par le conseil des Bâtiments civils sont intégrées au projet, et notamment les parties courbes de l'Esplanade transformées en pans coupés. Toutefois par rapport au projet précédemment étudié, celui-ci fait apparaître des modifications : elles concernent principalement la prolongation des rues partant de chaque côté de l'avenue Feuchères :

- à l'est, les rues Pradier et Monjardin, cette dernière débouchant sur l'Esplanade, ont été poursuivies jusqu'à la rue Séguier ; la rue Chaffoy s'arrête au niveau de l'actuelle avenue Carnot (ancien quai Roussy). Trois rues nord-sud les coupent de manière à peu près orthogonale : les rues du Pont de la Servie et Roussy et l'avenue Carnot. Une diagonale relie le boulevard du Viaduc au carrefour formé par la jonction des routes d'Avignon et de Beaucaire (rue non réalisée) ;

- à l'Ouest, les deux rues envisagées initialement sont poursuivies, l'une jusqu'à la rue Briçonnet, la seconde jusqu'à la rue Saint-Gilles. Entre l'avenue Feuchères et la rue Briçonnet, elles sont recoupées par deux rues perpendiculaires, de la rue Jeanne d'Arc au boulevard Sergent Triaire. Entre la rue Briçonnet et la rue Saint-Gilles, de nouvelles voies sont dessinées dont le schéma n'est plus celui de la trame orthogonale comme de part et d'autre de l'avenue Feuchères : elles s'appuient essentiellement sur la création d'une nouvelle voie, légèrement axée sur l'Hôtel Dieu (aujourd'hui Chambre de Commerce) l'actuelle rue Ruffi, qui relie la rue de la République à la place du Planas⁴⁸⁷. Sur cette place aboutit la rue Briçonnet, ainsi qu'une autre voie, reliant la place à la rue Saint-Gilles. Certains verront dans cette figure dite en « patte d'oie » la reproduction du plan de Raymond, à une échelle plus modeste. Cependant, ni les dimensions, ni l'emplacement exact du projet ne sont les mêmes. Initialement, le Planas, le « Plan du Roc », était conçu comme une place allongée, coupée par le Viaduc. Dans ce projet, cette place est prend la forme d'un demi-cercle basé sur un rectangle.

-

⁴⁸⁷ - Place « sur le boulevard Sergent Triaire, au débouché des rues Charlemagne, Ruffi, Cité Foulc et Briçonnet ». Initialement, « place allongée du nord au sud, appelé Plan du Roc. Elle a été sectionnée en deux par le viaduc de sorte qu'on ne perçoit plus sa forme en X allongé ». Aimé SERRE, *Les rues de Nîmes, du Moyen Âge à nos Jours*, Espace Sud Éditions, 1989.



Fig. 110 – Détail du plan d'alignement de 1844 : partie ouest – (AN)

Le plan d'alignement de 1844 prévoit également d'autres voies, entre les rues Briçonnet et Saint-Gilles, notamment les actuelles rues Ruffi et Bourdaloue, ainsi que le prolongement de la rue Jeanne d'Arc, et une partie de la rue de la Cité Foulc, entre la place des Arènes et l'actuelle rue Bourdaloue. Une impasse existait au niveau de la rue de la République, la rue Cart, qui sera prolongée jusqu'à la rue Bourdaloue.

Seul le début de la rue des Arènes (rue de la Cité Foulc) est intégré au plan approuvé. Il est alors urgent de faire approuver le plan du quartier de l'Embarcadère, afin de réaliser les travaux de l'avenue avant l'inauguration de la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier, ainsi que ceux de son embarcadère. Ce plan n'étant que partiel, la municipalité pense intégrer les voies tracées sur la propriété de M. Foulc dans le plan général de la ville.

Parallèlement à ces études et ces réflexions sur la forme des voies, un plan d'alignement pour les quartiers au sud de la ligne du chemin de fer est déposé en 1843.

1.3.3.3.1. - Un plan d'alignement pour les terrains au sud du viaduc

En effet, indépendamment de l'aménagement du quartier du chemin de fer, des demandes de construction sont déposées sur des terrains au sud du viaduc. Certaines émanent de nouveaux propriétaires ayant acquis des parcelles de terrains appartenant à M. Foulc. L'ingénieur Didion, très au fait de cette situation, puisqu'il dirige les travaux

de la ligne et de la gare du chemin de fer, demande alors au préfet d'adresser un courrier à la municipalité nîmoise, afin qu'elle dresse un plan d'alignement pour cette partie de la ville ; il précise à cet effet qu'il faut prévoir un boulevard parallèle à la ligne pour assurer la desserte de cette partie :

« Si donc les demandes d'alignement se multiplient, et elles semblent devoir le faire, car déjà M. Foulc a vendu plusieurs parcelles au Midi, pour y construire, il ne s'agira de rien moins que de tracer au Midi du viaduc une rue qui lui soit parallèle.

Or cette rue serait une affaire purement municipale et je pense qu'il y a lieu de renvoyer la pétition du sieur Ginestoux à M le maire de Nîmes, à l'effet d'examiner s'il convient à la ville d'arrêter un Plan d'alignement au sud du viaduc [...].

Je pense, Monsieur le préfet, qu'il serait fâcheux à tous égards de laisser construire au hasard et sans aucun ordre au midi du chemin de fer et que cette question mérite de fixer l'attention de l'administration municipale⁴⁸⁸. »

Le préfet approuve les conclusions de l'ingénieur et confirme que l'embarcadère du chemin de fer va attirer de nombreuses constructions.

« Vous trouverez également ci-inclus la lettre par laquelle M. l'ingénieur en chef du chemin de fer, tout en concluant au rejet de cette demande, exprime le désir que l'autorité municipale connaisse de son objet et fasse dresser un plan d'alignement des rues et constructions particulières qui pourront être établies au midi et le long du chemin de fer.

Cette précaution, Monsieur le maire, vous paraîtra sans doute comme à M. Didion et à moi, d'une utilité incontestable surtout si vous considérez que l'Embarcadère du chemin de fer va naturellement attirer les constructions de la ville sur ce point, non seulement entre l'Esplanade et la ligne de l'Embarcadère, mais encore de l'autre côté ou au Sud de cette ligne.

Il est donc à propos qu'un plan détermine à l'avance les alignes de cette dernière partie de la voirie urbaine et la rattache à la ville même. Veuillez, je vous prie, étudier cette question avec tout l'intérêt et toute l'attention qu'elle mérite et que je suis sûr de trouver en vous. Vous me soumettrez ensuite vos vues et celles de M. l'architecte de la ville, à ce sujet, et je les traiterai moi-même avec une sollicitude toute particulière⁴⁸⁹. »

⁴⁸⁸ - AMN – 1 O 23 - Nîmes le 18 mars 1843, Ponts et Chaussées, chemin de fer de Montpellier à Nîmes, Monsieur le préfet, signé l'ingénieur en chef, Didion.

⁴⁸⁹ - AMN – 1 O 23 - Préfecture du Gard, 2^e division, alignement des constructions particulières à établir en delà au sud du chemin de fer de Montpellier à Nîmes dans la ville de Nîmes, Nîmes, le 23 mars 1843. Au maire de Nîmes, le préfet du Gard.

Ce projet sera dessiné à partir de 1862 par M. Phélip et adopté par le conseil municipal en 1864⁴⁹⁰. Il apparaît sur les plans de Liotard en 1867. Toutefois, il ne sera pas appliqué.

Par contre, à peine le plan partiel d'alignement approuvé, il subit des modifications ; dans un premier temps, elles concernent principalement l'intégration des voies ouvertes sur les terrains Foulc. Dans un second temps, on y inclut la construction d'un nouvel équipement avenue Feuchères.

1.3.3.4. - Le second projet du quartier de l'Embarcadère : 1844-1847

Malgré l'approbation partielle du plan d'alignement, l'élaboration du quartier de l'Embarcadère se poursuit avec l'intégration des rues de la « cité Foulc ». Sur le plan d'alignement de 1844, le tracé des voies du quartier Foulc, situé à l'ouest de l'avenue Feuchères, est dessiné au crayon.

3.3.4.1. - La rue des Arènes⁴⁹¹ et le « quartier Foulc »

Cette « cité » est située entre la route de Montpellier et le Planas. Elle se compose de quelques rues privées partiellement réalisées en 1842. M. Foulc propose de céder à l'administration municipale les portions de terrains nécessaires aux voies publiques. Nous avons vu, lors du projet du quartier de l'Embarcadère, que le conseil municipal avait ajourné sa décision jusqu'à « ce que M. Foulc eut formulé d'une manière plus nette ses prétentions⁴⁹² ».

Cependant, dès 1842, la direction des Travaux étudie avec Foulc le plan des rues complémentaires à ouvrir sur ses terrains. Ces tracés figurent au crayon sur le plan d'alignement⁴⁹³. La rue de la Cité Foulc est prolongée, bordée par une rangée d'arbres, jusqu'à la place du Planas, et la rue Bourdaloue était doublée par une nouvelle voie, entre les rues Saint-Gilles et de la Cité Foulc, qui prendra le nom de rue Massillon. Un square est également aménagé entre ces deux rues projetées et la rue de la Cité Foulc.

⁴⁹⁰ - AMN - Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes, Séance du 6 février 1866, Plan du quartier sud de l'Embarcadère, Honoraire de M. Phélip.

⁴⁹¹ - Actuellement rue de la Cité Foulc.

⁴⁹² - ADG – 3 O 1352 - Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes. Le 23 juin 1842.

⁴⁹³ - Nous ne connaissons pas la date ces surcharges, mais nous pensons qu'elles sont légèrement postérieures au plan partiel d'alignement, car elles ne figurent pas dans les textes accompagnant l'approbation de ce plan.



Fig. 111 – Plan des terrains à vendre de la cité Foulc (sans date) - (ADG)

- 8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles (rue Briçonnet) -*
- 11 : rue Saint-Denis ou rue de l'Hôtel-Dieu (rue Ruffi) -*
- 12 : place du Planas - 13 : rue Neuve des Arènes (rue de la Cité Foulc) - 14 : rue de la Gare (rue Bourdaloue) -*
- 15 : rue Massillon - 16 : square de la Mandragore -*
- 17 : rue de la Fonderie (rue Cart).*

Un plan des terrains à vendre (Fig.111) nous permet de connaître l'importance de ces propriétés et les différentes voies proposées par Foulc. Deux versions en ont été publiées, l'une en noir et blanc, la seconde au lavis coloré. Le plan des voies y est semblable, mais le second semble postérieur : les noms des rues et celui d'un propriétaire, M. Causse, y ont été rajoutés. Les noms choisis par M. Foulc pour ses rues sont les suivants : rues de la Cité Foulc, de la Gare (Rue Bourdaloue), Saint-Denis (Rue Ruffi), de la Fonderie (rue Cart). Le nom de l'actuelle rue Massillon est illisible.

Bien qu'elle soit ouverte sur des terrains privés, la municipalité souhaite intégrer la rue principale du « quartier Foulc », la rue des Arènes, car elle considère qu'elle est « utile à l'intérêt public, qu'elle [tend] à donner de l'étendue à la ville sur un point où elle est

trop resserrée et que, sous ce rapport, M. Foulc [a] bien mérité de ces concitoyens⁴⁹⁴ ».

Toutefois, la commission d'enquête du Gard n'accepte aussi facilement le plan de M. Foulc : selon elle, la rue principale doit y être droite et perpendiculaire à la ligne de chemin de fer. Reliant les Arènes à la place du Planas, elle n'offre pas une desserte correcte de l'Embarcadère, nouveau point « central » de la ville. Elle reprend, d'une certaine manière, la direction rayonnante dessinée par Raymond dans son plan d'embellissement, mais la place du Planas, assimilée par certains avec la place Royale du plan de Raymond, n'était pas le point le plus important de la nouvelle extension⁴⁹⁵.

« La rue ouvrant une communication entre la place des Arènes et le Planas doit être rejetée : 1° Elle est établie sur une ligne oblique; 2° Au lieu de rapprocher la ville de l'Embarcadère, ce point désormais central de notre Cité, elle tend à l'en éloigner. 3° Un cri universel de réprobation s'est élevé à l'apparition de cette rue; nous ne sommes ici que l'écho d'une opinion fortement prononcée; 4° Nous avons la conviction que M. Foulc lui-même aurait adopté un autre plan s'il eut été moins asservi aux exigences de ses voisins⁴⁹⁶. »

Le conseil municipal souhaite cependant conserver la direction donnée par Foulc, ce que confirme le conseil des Bâtiments civils. Les surcharges du plan partiel d'alignement comportent une autre voie perpendiculaire à l'avenue Feuchères, qui débouche dans la rue de la Cité Foulc : cette rue, qui n'est pas envisagée par Foulc, correspond à l'actuelle rue Bernard Aton. Ces dernières voies sont ouvertes, mais le square sera occupé par le musée des Beaux-Arts. Par contre, le tracé des voies projetées entre la rue de la Cité Foulc et l'avenue Feuchères est partiellement remis en cause par le projet d'implantation de la nouvelle Préfecture sur l'avenue Feuchères, à partir de 1847.

1.3.3.5. - Le troisième plan du quartier de l'Embarcadère : 1847-1848

Au début de l'année 1847, le projet d'implanter une nouvelle Préfecture sur l'avenue Feuchères remet en cause l'implantation des voies le long de cet axe, et occasionne des modifications dans le plan partiel d'alignement.

⁴⁹⁴ - ADG – 3 O 1352 - Département du Gard. Délibération de la commission d'enquête relative à l'alignement du nouveau quartier du chemin de fer de Montpellier dans la ville de Nîmes. Le 23 juin 1842, les membres du conseil général du Gard : MM. Marquès du Luc, conseiller en la Cour royale de Nîmes et membre du conseil général du département, président ; Causse avocat à Nîmes, secrétaire ; De Moynier de Chamborant, ancien capitaine de cavalerie et propriétaire à Nîmes ; Nègre Bergeron, négociant ; Bourdon, architecte du département ; Numa Boucoiran, directeur de l'école de dessin ; Tourreste aîné, géomètre.

⁴⁹⁵ - *Ibid.*

⁴⁹⁶ - *Ibid.*

1.3.3.5.1. - L'implantation de la Préfecture

Au cours des années 1840, le bâtiment occupé par la Préfecture est trop petit pour accueillir son administration et ses archives. De plus, une nouvelle loi demande aux préfets de loger la direction de l'Instruction primaire à proximité des préfectures. Ainsi, en 1845, un rapport du conseil général du Gard sur ce sujet conclut au déménagement de cet équipement :

« La principale mission du préfet au XIX^e siècle, du moins tant que le corps électoral est restreint, consiste à prendre le pouls de la vie politique locale. [...]. Au fur et à mesure que le travail administratif se développe et que le siècle avance, un nouveau besoin se fait sentir : celui d'un local d'archives. [...] La préfecture est d'abord un lieu de rencontre et de représentation avant d'être un lieu d'administration⁴⁹⁷. »

Nous avons vu dans le premier chapitre⁴⁹⁸, que la Préfecture avait occupé plusieurs bâtiments depuis le début du XIX^e siècle qui se révélèrent successivement inadaptés aux services de ce bâtiment administratif dont la définition évolua durant la première moitié du XIX^e siècle. Le conseil général décide donc de construire en 1847 un nouveau bâtiment et, après avoir étudié plusieurs sites, choisit de l'implanter avenue Feuchères, sur le côté ouest, entre les futures rues Bernard Aton et Raymond Marc. La construction d'immeubles le long de l'avenue a commencé, mais des terrains sont encore libres sur le côté ouest de l'avenue. Le programme de cet équipement prévoit que l'édifice doit être isolé par des rues et qu'il nécessite un parallélogramme de 45 mètres de côté sur 75 mètres.

Les terrains de l'avenue Feuchères offraient l'opportunité de caractéristiques monumentales qui lui manquaient jusqu'alors à la Préfecture, tout en bénéficiant d'un terrain moins coûteux que sur les boulevards, mais finalement assez proche d'équipements prestigieux, comme le Palais de Justice.

« Et ce qui donnait à ces deux projets réunis un caractère tout particulier d'opportunité, c'était la possibilité d'acquérir, à un prix modéré, un emplacement parfaitement convenable, sur l'avenue de l'Embarcadère, dans le plus beau quartier de Nîmes, au sein d'une ville neuve qui se forme en cet endroit, près du Palais de Justice et de l'Hôtel de Ville.

On pouvait établir sur cet emplacement, dans les meilleures conditions, et la Préfecture et la Gendarmerie, qui, séparées seulement par une rue, auraient des communications faciles, et jouiraient de toutes les commodités désirables pour

⁴⁹⁷ - ADG – 4 N 14 - Rapport fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser un emprunt de 452.100 francs et une imposition extraordinaire par le département du Gard, par M. Baragnon, député au corps législatif. Session 1855, 22 février 1855.

⁴⁹⁸ - Voir 1.1.5.3.

leur divers services. Le télégraphe même devait trouver place dans les dépendances de la préfecture⁴⁹⁹. »

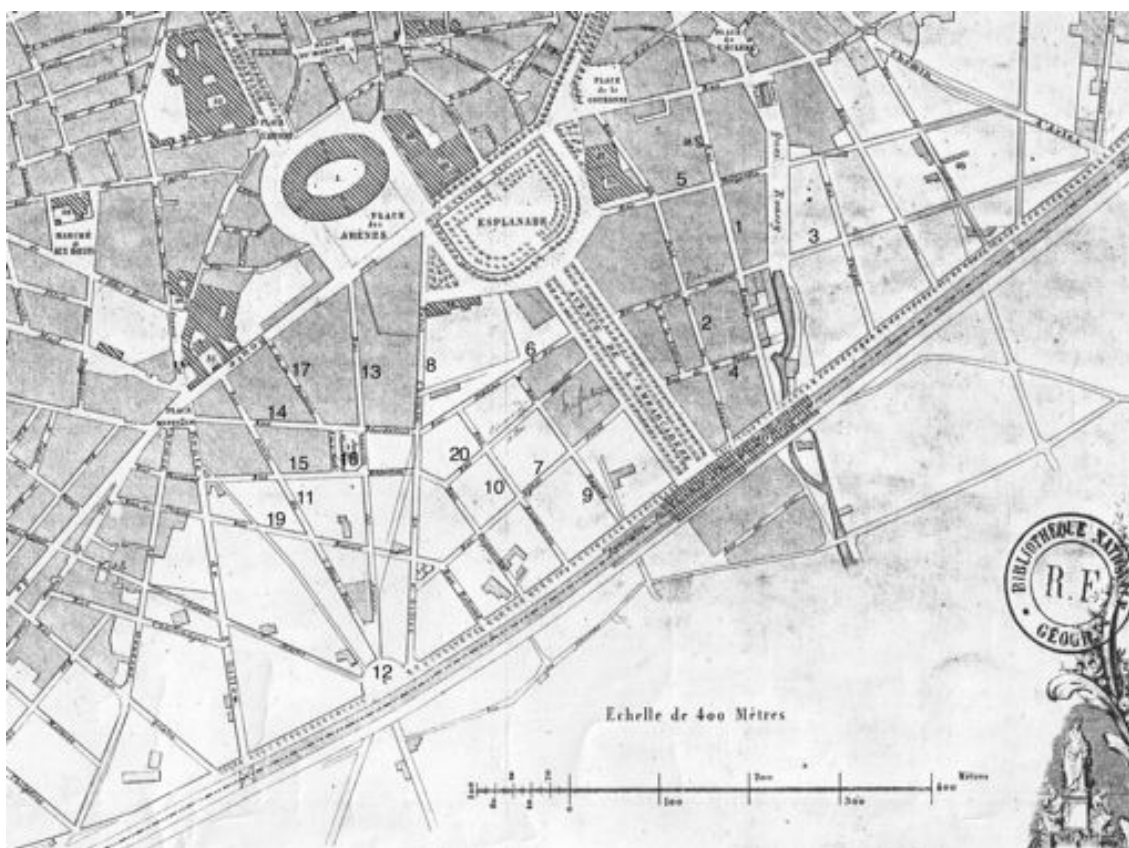


Fig. 112 – Extrait du plan Liotard daté de 1849. 3^e plan du quartier de l'Embarcadère - (BN)

1 : rue Roussy - 2 : rue du Pont de la Servie - 3 : rue Pradier - 4 : rue Chaffoy -
 5 : rue Montjardin - 6 : rue Jeanne-d'Arc - 7 : rue Raymond Marc - 8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles
 (rue Briçonnet) - 9 : rues Bayard et Scatisse - 10 : rue Dugesclin - 10bis : rue Court de Gébélin - 11 : rue
 Saint-Denis ou rue de l'Hôtel-Dieu (rue Ruffi) - 12 : place du Planas - 13 : rue Neuve des Arènes (rue de la
 Cité Foulc) - 14 : rue de la Gare (rue Bourdaloue) - 15 : rue Massillon - 16 : square de la Mandragore - 17 :
 rue de la Fonderie (rue Cart) - 19 : rue Bossuet - 20 : rue Bernard Aton

Il fallait se presser pour éviter que les terrains, alors vacants, soient vendus pour des y bâtir des constructions particulières. Toutefois, les dimensions de la parcelle remettent en cause le découpage initial des voies entre la rue Jeanne d'Arc et le boulevard Sergent Triaire.

1.3.3.5.2 - Les modifications des voies à la suite du projet de la Préfecture

Le plan de la ville signé par Liotard et daté de 1849, nous montre l'insertion du plan d'alignement partiel dans le plan général de la ville, avec le terrain réservé à la Préfecture. Sur ce plan apparaissent également les anciens chemins, tels le petit chemin de Saint-Gilles ou celui situé à l'ouest de la rue Ruffi (rue située dans le prolongement de l'Hôtel-Dieu, qui sera dénommée rue de l'Hôtel-Dieu dans un premier

⁴⁹⁹ - ADG – 4 N 14 - 22 février 1855.

temps). Les voies envisagées initialement dans le plan d'alignement partiel y figurent, ainsi que les rues du « quartier Foulc ». De nouvelles voies y sont également ajoutées, telles les futures rues Bernard Aton et Court de Gébelin ; ou supprimées, tel le prolongement de la rue Jeanne d'Arc, qui s'arrête désormais à l'ancien Petit Chemin de Saint-Gilles. La place du Planas est désormais semi-circulaire. Le terrain envisagé pour la Préfecture est bordé, outre par l'avenue Feuchères, par les actuelles rues Bernard Aton, Raymond Marc, et ce qui aurait dû être le prolongement de la rue Scatisse.

La Révolution de 1848 ralentit l'implantation de cette partie du quartier ; les études sont arrêtées et ne reprennent qu'à partir de 1852. Malgré l'approbation du plan d'alignement de la ville le 14 juin 1854, de nouvelles modifications sont effectuées en 1855 pour l'implantation définitive de la Préfecture.

En 1853, le déménagement de la Préfecture est approuvé définitivement. Cependant, le terrain alloué initialement par la ville sur l'avenue Feuchères est finalement jugé trop exigü par le conseil général ; ce dernier demande que la largeur sur l'avenue soit de 60 mètres et que sa profondeur soit de 90 mètres. D'autant plus qu'une nouvelle caserne de gendarmerie est maintenant associée au projet : il est prévu de la placer dans le prolongement de la Préfecture, ce qui modifie la surface nécessaire à l'ensemble :

« Maintenant, il faut savoir qu'à Nîmes la caserne de gendarmerie exige aussi des agrandissements et des réparations considérables. Le personnel de cette arme a été augmenté depuis quelques années ; on est obligé de loger une des brigades dans une auberge, et de louer un grenier à foin séparé. [...] elle est en général en très mauvais état.

Il était donc naturel de lier au projet de la construction d'un nouvel hôtel de Préfecture, le projet, non moins nécessaire et plus urgent peut-être, de la construction d'une nouvelle caserne de gendarmerie⁵⁰⁰. »

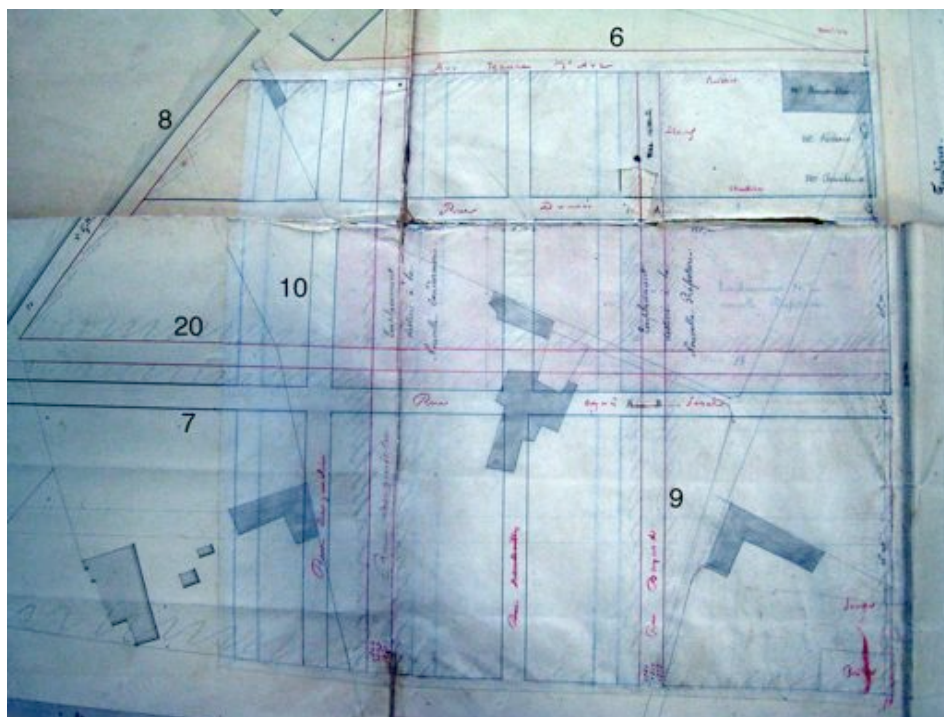
L'implantation des voies autour de la Préfecture est donc une nouvelle fois modifiée, et le directeur des travaux, Chambaud, doit donc réétudier le plan du quartier. Alors que le plan d'alignement partiel⁵⁰¹ devait fixer définitivement les voies autour de l'avenue Feuchères, ces nouvelles modifications remettent en question la partie située à l'ouest de l'avenue.

⁵⁰⁰ ADG – 4 N 14 - Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser un emprunt de 452.100 frs et une imposition extraordinaire par le département du Gard, par Mr Baragnon, député au Corps Législatif. Session 1855, 22 février 1855.

⁵⁰¹ - Il s'agit ici de faire approuver rapidement l'avenue Feuchères afin de permettre l'accès à la gare de voyageurs lors de l'inauguration de la ligne. Il semble évident qu'il n'a pas été finalisé en 1844, au moins pour la partie ouest, puisque les voies existantes sur la propriété Foulc n'y sont pas tracées, alors que l'on connaît leur existence.

1.3.3.5.3. - 4^e période : 1853-1854 - Une étude et deux plans

Cette période est marquée par une série de trois plans qui nous permettent de suivre les hésitations et les réflexions engagées sur l'aménagement des voies dans la partie ouest du quartier. Ils correspondent aux différentes étapes de l'implantation de la Préfecture, qui dépendent également de la nécessité de créer ou non de nouvelles articulations entre les différentes voies.

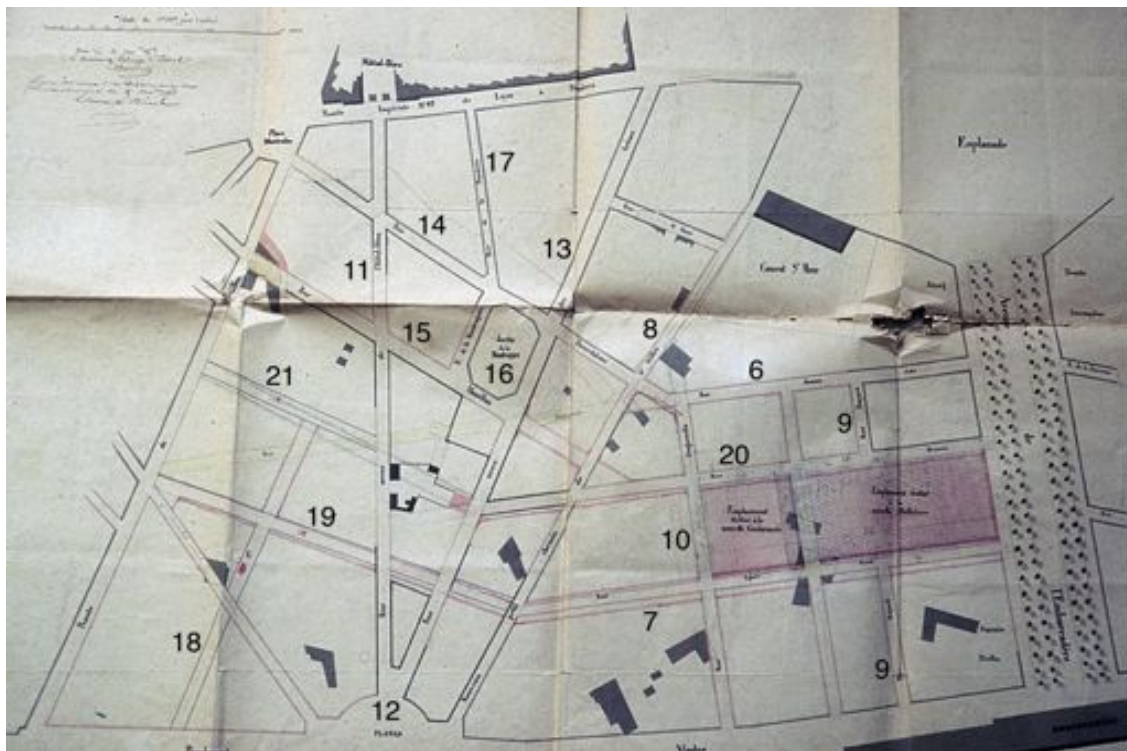


*Fig. 113 – Étude des tracés des rues à l'ouest de l'avenue Feuchères.
6 : rue Jeanne d'Arc - 7 : rue Agnès Sorel (Raymond Marc) - 8 : rue du Petit Chemin
de Saint-Gilles (rue Briçonnet) - 9 : rues Bayard et Scatisse - 10 : rue Duguesclin -
20 : rue Bernard Aton.*

- Le premier plan est en fait une étude précise des voies projetées entre l'avenue Feuchères et la rue Briçonnet, autour de la Préfecture et de la Gendarmerie,. Il s'agit en fait de la superposition de plusieurs plans : le premier fait état des rues existantes ; le second correspond aux voies projetées dans le plan partiel d'alignement de 1844 ; et le troisième au nouveau projet. On y retrouve deux constantes : l'avenue et la rue Jeanne d'Arc, qui ne peuvent plus être déplacées, car une construction est déjà érigée à l'angle de ces deux voies. Pour implanter les nouveaux équipements, la rue Raymond Marc doit donc être décalée vers l'Embarcadère, afin que la future rue Bernard Aton, envisagée avant 1848 sur les terrains des héritiers Bolze, puisse être ouverte entre ces deux rues initiales.

Les rues parallèles à l'avenue doivent s'adapter à la profondeur des deux équipements. Le directeur des travaux prévoit non seulement de modifier

l'emplacement des rues telles qu'elles ont été dessinées initialement, mais également d'en ouvrir une troisième, entre les deux voies citées précédemment, pour séparer la Préfecture de la Gendarmerie. Toutefois, la rue Bayard (actuelle rue Scatisse) doit être interrompue entre les rues Bernard Aton et Raymond Marc.



*Fig. 114 – Plan du quartier à l'Ouest de l'avenue Feuchères (1853-1854) - (ADG)
 6 : rue Jeanne d'Arc - 7 : rue Raymond Marc - 8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles (rue Briçonnet) - 9 : rues Bayard et Scatisse - 10 : rue Duguesclin - 11 : rue Neuve de l'Hôtel-Dieu (rue Ruffi) - 12 : place du Planas - 13 : rue Neuve des Arènes (rue de la Cité Foulc) - 14 : rue Bourdaloue - 15 : rue Massillon - 16 : jardin de la Mandragore - 17 : rue de la Fonderie (rue Cart) - 18 : rue C (rue Rivarol) - 19 : rue B (rue Bossuet) - 20 : rue Bernard Aton - 21 : rue A (rue Deparcieux).*

Outre ces transformations, des modifications sont également prévues entre les rues Briçonnet et Saint-Gilles : certaines seront réalisées, d'autres seront supprimées.

- Le deuxième plan est intitulé « Nîmes. Quartier de l'Embarcadère, chemin de fer de Montpellier. Extrait du plan approuvé le 29 mai 1844 sur lequel on a indiqué par des filets bleus les modifications apportées par délibération en date du 9 juin 1853, signé le directeur des travaux publics, Chambaud ».

Ce plan concerne plus particulièrement le quartier Foulc et la place du Planas. Par rapport au plan d'alignement de 1844, les modifications apportées y figurent au crayon, ainsi que la transformation de la place du Planas. Cette dernière est déplacée légèrement vers le viaduc pour permettre la jonction du prolongement de la rue de la

Cité Foulc avec la rue Ruffi. Le rayon du demi-cercle est légèrement agrandi et la place est réduite.

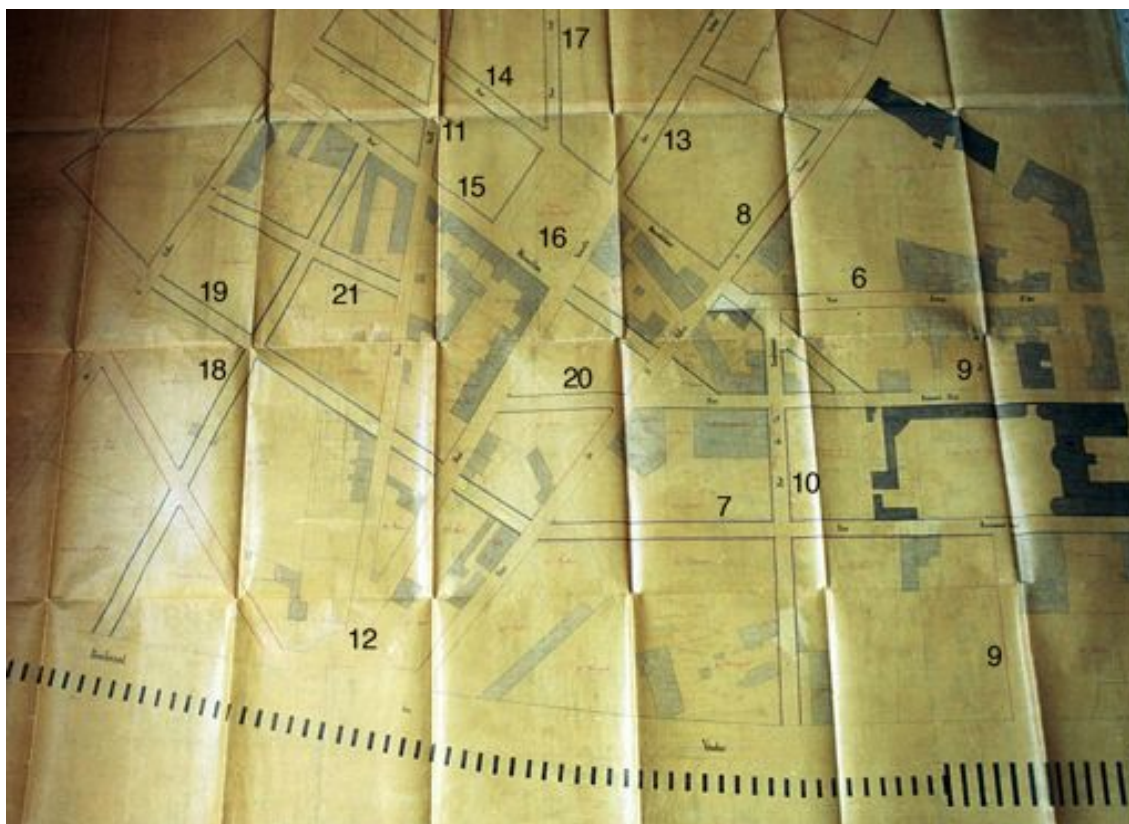


Fig. 115 – Le quartier de la Préfecture dans le plan d'alignement de 1854 - (ADG)
6 : rue Jeanne d'Arc - 7 : rue Raymond Marc - 8 : rue du Petit Chemin de Saint-Gilles (rue Briçonnet) - 9 : rues Bayard et Scatisse - 10 : rue Duguesclin - 11 : rue Neuve de l'Hôtel-Dieu (rue Ruffi) - 12 : place du Planas - 13 : rue Neuve des Arènes (rue de la Cité Foulc) - 14 : rue Bourdaloue - 15 : rue Massillon - 16 : jardin de la Mandragore - 17 : rue de la Fonderie (rue Cart) - 18 : rue Rivarol - 19 : rue Bossuet - 20 : rue Bernard Aton - 21 : rue Deparcieux.

- Le troisième plan concerne l'intégralité du quartier ouest : il préfigure le plan d'alignement définitif du quartier. La Préfecture y est implantée telle que prévu, à quelques détails près, notamment en ce qui concerne l'emplacement exact des rues Bernard Aton et Raymond Marc. Leur prolongement et leur raccordement jusqu'à la rue de Saint-Gilles sont étudiés plus précisément, ainsi que leur articulation avec les rues Briçonnet et de la Cité Foulc (rue Neuve des Arènes) : leurs prolongements changent finalement d'orientation pour former des angles droits avec la rue de Saint-Gilles. La forme et la situation de la place du Planas sont conservées comme dans le plan précédent. Une nouvelle rue apparaît entre le boulevard Sergent-Triaire et le prolongement de la rue Bernard Aton, entre les rues de Saint-Gilles et Ruffi.

Sur ce plan, le prolongement de la rue Jeanne d'Arc entre les rues Briçonnet et Saint-Gilles est supprimé. Les raisons invoquées pour cette modification concernent la construction de maisons dans ce prolongement⁵⁰².

« La suppression de la rue Jeanne d'Arc, à partir de la rue de Saint-Gilles, était devenue nécessaire par le fait des constructions déjà établies dans son prolongement aux abords du square de la Mandragore.

Le prolongement de la rue Dunois proposé en compensation, présentait l'inconvénient de morceler les terrains en îles incommodes au point de vue architectural. Elles aboutissaient d'ailleurs trop au sud sur la route de Saint-Gilles, et ne pouvait desservir que d'une manière insuffisante es quartiers voisins de la route de Montpellier et la place Montcalm. L'insuffisance du plan était frappante au point de vue des communications à établir entre la route de Saint-Gilles et l'avenue du chemin de fer.

Le nouveau plan, tout en abandonnant le prolongement gênant de la rue Dunois, ouvre dans le sens de l'Est à l'Ouest entre l'avenue de l'Embarcadère et la route de Saint-Gilles, une série de rues parallèles, commodes sous le double rapport de la circulation et des facilités des constructions⁵⁰³. »

1.3.3.6. - Le quartier de l'Embarcadère dans le plan d'alignement de 1854

Dans le premier chapitre, nous avons présenté de manière globale l'histoire du plan d'alignement général et définitif de Nîmes, approuvé le 14 mars 1854. Dans ce troisième chapitre, nous avons retracé les principales étapes de la création formelle du plan du quartier de l'Embarcadère, et nous nous intéresserons ici ensuite aux modifications apportées dans le plan du quartier du chemin de fer. Nous étudierons uniquement les transformations apportées au plan du quartier de l'Embarcadère, et plus particulièrement à la partie située à l'ouest de l'avenue Feuchères : le quartier à l'est de celle-ci, d'une conception plus simple, entre les rues Monjardin et le boulevard Talabot, n'a subi que de très légères modifications. L'alignement est de l'Esplanade a été légèrement modifié suite à la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue, et le prolongement de la rue du Pont de la Servie entre la rue Monjardin et le boulevard Amiral Courbet a été supprimé.

Durant la séance du 20 février 1854, la commission des Travaux publics du département du Gard confirme l'ouverture ou la suppression des projets de rues suivants :

⁵⁰² ADG – 3 O 1338 - Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes, séance du 25 novembre 1853. Quartier de la Mandragore. Nouveaux alignements.

⁵⁰³ ADG – 3 O 1338 - Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes. Séance du 25 novembre 1853. Quartier de la Mandragore. Nouveaux alignements.

1° « Le prolongement de la rue Neuve des Arènes depuis le jardin de la Mandragore jusqu'au boulevard du Viaduc » ; il s'agit en fait du prolongement de la principale rue ouverte par Foulc, actuellement rue de la Cité Foulc.

2° « Le prolongement de la rue Dunois, entre le petit chemin de Saint-Gilles et la rue Neuve de l'Hôtel-Dieu » ; il s'agit du prolongement de l'actuel rue Bernard Aton, envisagé dans un premier temps⁵⁰⁴ de l'avenue Feuchères à la rue Briçonnet, puis de cette voie jusqu'à l'actuelle rue Ruffi.

3° « L'ouverture de la rue Massillon, entre la route départementale n° 12 de Nîmes à Saint Gilles et le petit chemin de Saint-Gilles » : la rue Massillon fait partie des voies dessinées par Foulc. Son prolongement ne sera pas réalisé.

4° « L'ouverture de la rue de la Mandragore, entre la rue Bourdaloue et la rue Massillon » ; cette petite voie borde le jardin de la Mandragore, aujourd'hui musée des Beaux-Arts. Sa dénomination actuelle est rue Cart.

5° « L'ouverture de la rue Saint-Maur, entre la rue Neuve des Arènes et le Petit Chemin de Saint-Gilles » ; c'est l'actuelle rue Bridaine. Son nom initial fait référence au couvent de Saint-Maur, situé à proximité. Elle n'est envisagée ni dans le plan de 1844, ni dans le plan Foulc.

6° « La rectification des abords du Planas » ; cette place située sur le boulevard Sergent Triaire, qui longe le viaduc du chemin de fer s'appelait initialement « Plan du Roc », d'après le *Dictionnaire des rues de Nîmes* d'Aimé Serre⁵⁰⁵. Elle était située à l'intersection de deux chemins anciens, actuels rues Briçonnet et Saint-Gilles. Sur le plan de 1844, elle fait l'objet d'un dessin de place demi-circulaire, qui sera simplifié sur le plan de 1854, devenant une demi-place elliptique.

7° - « La suppression de la rue Jeanne d'Arc, entre le petit chemin de Saint Gilles et la route départementale n°12 de Nîmes à Saint Gilles. »

Les principales modifications apportées au plan général concernent l'orientation des voies, entre celles qui sont perpendiculaires à l'avenue Feuchères et celles qui sont comprises entre les rues Neuves des Arènes et Saint-Gilles, et celles qui sont orthogonales à la rue de la Cité Foulc. Initialement, les voies perpendiculaires à l'axe principal dominaient, mais l'intégration des rues ouvertes par Foulc modifie l'articulation des voies entre elles.

La création des boulevards Talabot et Sergent Triaire (ancien boulevard du Viaduc) entraîne la suppression de la rue « Raymond », envisagée dans le plan d'alignement et d'embellissement de 1786, entre la jonction des routes d'Avignon et de Beaucaire et la place de la Couronne.

⁵⁰⁴ - Cette voie n'est pas envisagée dans le plan partiel d'alignement de 1844 ; par contre est fait partie des voies dessinées au crayon sur ce même plan.

⁵⁰⁵ - Aimé SERRE, *Les rues de Nîmes, du Moyen Âge à nos jours*, Espace Sud éditions, 1989.

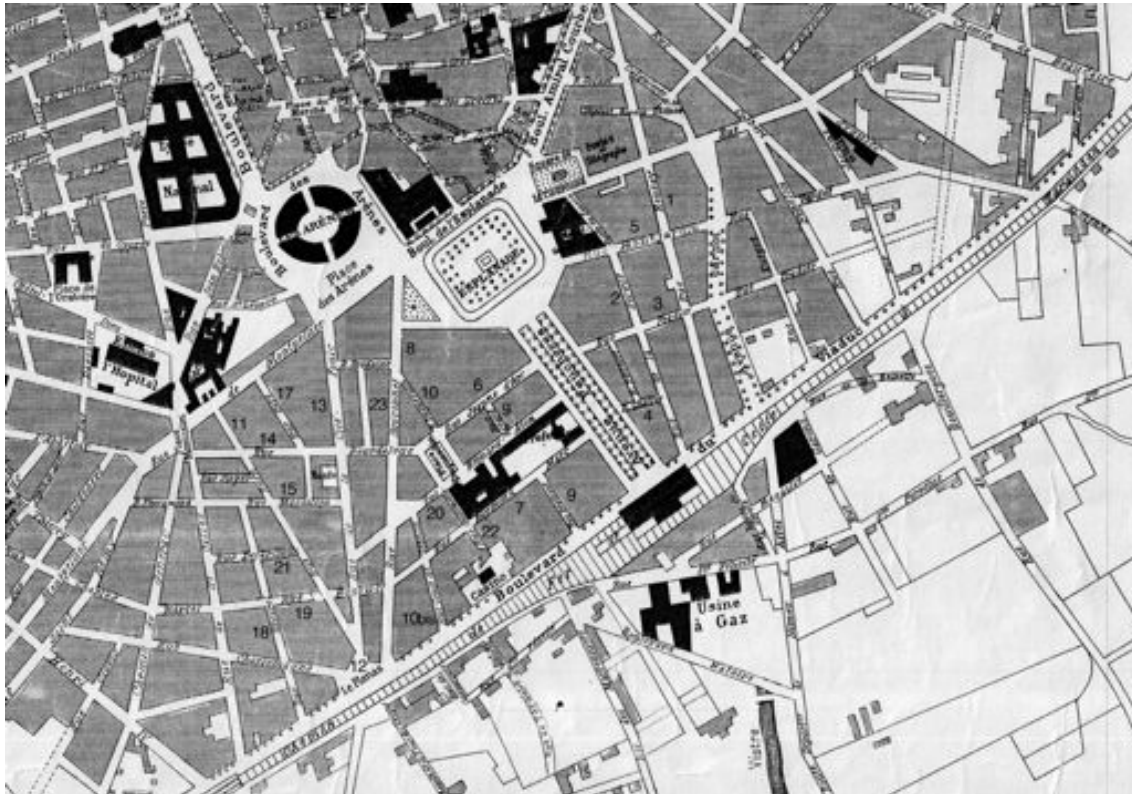


Fig. 116 – Extrait du plan de Nîmes à la fin du XIX^e siècle - (BN)

1 : rue Roussy - 2 : rue du Pont de la Servie - 3 : rue Pradier - 4 : rue Chaffoy - 5 : rue Montjardin - 6 : rue Jeanne d'Arc - 7 : rue Raymond Marc - 8 : rue Briçonnet - 9 : rues Bayard et Scatisse - 10 : rue Duguesclin - 10bis : rue Court de Gébelin - 11 : rue Ruffi - 12 : place du Planas - 13 : rue de la Cité Foulc - 14 : rue Bourdaloue - 15 : rue Massillon - 17 : rue Cart - 18 : rue Rivarol - 19 : rue Bossuet - 20 : rue Bernard Aton - 21 : rue Deparcieux - 22 : rue Guillemette - 23 : rue Guiraud.

Parallèlement à l'élaboration de la partie ouest du quartier, des modifications sont apportées pour l'alignement du côté est de l'Esplanade.

1.3.3.7. – La reconstruction de l'église Sainte-Perpétue et les nouveaux alignements de l'Esplanade

Les alignements des façades donnant sur l'Esplanade ont été abordés lors de l'étude du premier plan d'alignement du quartier, sur lequel la municipalité renonce à faire des modifications. C'est en 1853, avec la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue puis l'étude du plan d'alignement définitif de la ville, que la réflexion sur les côtés de l'Esplanade s'engage de nouveau.

Initialement coupée de la ville par l'enceinte (détruite à la fin du XVIII^e siècle), l'Esplanade a fait l'objet au début du XIX^e siècle de la reconstruction du front sud du

centre ville, notamment avec la construction du Palais de Justice en 1805 par Charles Durand.

Il est possible que le projet de l'Esplanade ait été conçu pour résoudre le problème posé par l'irrégularité de la place elle-même. Résultat d'un ensemble de constructions élevées sur une longue période, l'aménagement de l'Esplanade doit être suffisamment homogène et indépendant pour permettre la création d'un espace harmonieux et cohérent.

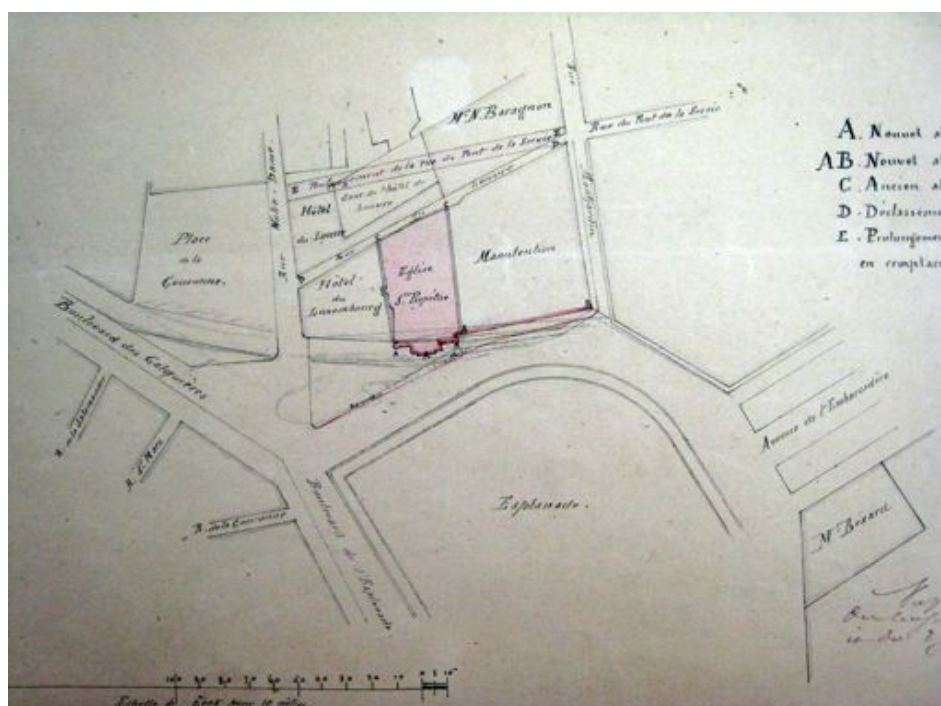


Fig. 117 – Étude de l'alignement du côté est de l'Esplanade – 1853 - (ADG)

Dès 1844, on envisage la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue. La modeste église du couvent des Capucins occupe alors un terrain situé à l'est de l'Esplanade, entre l'hôtel du Luxembourg et la Manutentionnaire. Il s'agit dans un premier temps de reconstruire uniquement la façade de l'église, pour lui donner une monumentalité qui corresponde mieux avec la nouvelle Esplanade. Le plan d'alignement approuvé la même année maintient les alignements de l'église sur l'Esplanade. Comme pour la Préfecture, cette reconstruction est retardée par les événements de 1848.

Toutefois, un nouveau projet est proposé au début des années 1850 : il concerne la reconstruction totale de l'église, et la modification de son alignement sur la place. En

effet, le bâtiment avance de 5 mètres sur la place par rapport à la façade de l'hôtel du Luxembourg⁵⁰⁶.



*Fig. 118 – Vue de l'Église Sainte-Perpétue
(photo de l'auteur)*

Lors de l'étude du plan partiel du quartier de l'Embarcadère, les côtés construits de l'Esplanade n'ont pas fait l'objet de modifications. Quelque temps après, le réalignement de l'hôtel du Luxembourg et de la Munitionnaire⁵⁰⁷ a toutefois été évoqué, mais sans être arrêté. En 1851, la propriétaire de l'Hôtel du Luxembourg, Madame Londès, fait la demande d'un nouvel alignement pour sa façade, afin d'y construire un grand balcon sur toute la largeur, « supporté par un massif à colonne formant un double-avant corps sur la voie publique ». Il semble que ce type de balcon avait été autorisé en décembre 1850 pour une autre maison, la maison Perilliers, dans « l'intérêt

⁵⁰⁶ - D'après le site www.nemausensis.com, Léon Feuchère, architecte de l'Église et de la Préfecture, a fait un dessin de ce côté est de l'Esplanade. Cette proposition prévoit, outre la reconstruction de l'église, celle de l'Hôtel du Luxembourg, ainsi que la construction d'un établissement de bains à l'emplacement de la Manutentionnaire. Ce dessin est exposé lors de l'exposition des Beaux-Arts de 1850.

⁵⁰⁷ - Il s'agit du bâtiment de la manutention militaire. Avant la révolution, il s'agit d'un ancien couvent occupé par les Capucins. L'église Sainte-Perpétue qui jouxte le bâtiment, en faisait partie.

de la décoration des habitations privées d'autoriser des ornements en saillies, pourvu qu'elle ne dépassent pas certaines limites, déterminées par la largeur de la voie publique au-devant des façades ». La construction des immeubles de l'avenue Feuchères n'étant pas sans effet sur l'évolution des ornements des façades à Nîmes (voir ci-après).

Cette avancée fut autorisée, d'autant plus qu'un vaste espace existait entre la propriété et la voie bordant l'Esplanade, mais sa profondeur avait été réduite, car l'administration considérait qu'elle faisait une faveur en accordant cette décoration.



Fig. 119 – Hôtel du Luxembourg - CPA - (www.nemausis.com)

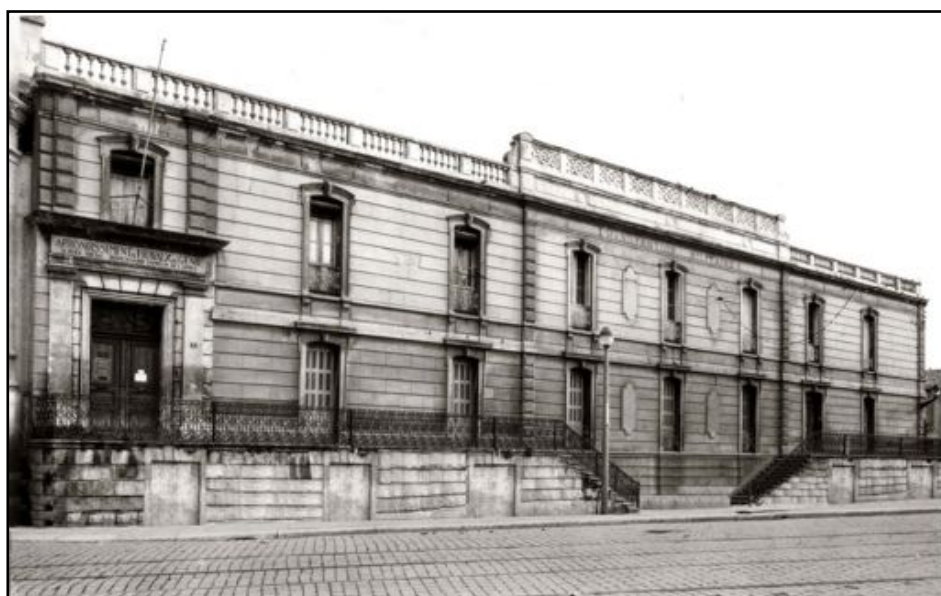


Fig. 120 – La Manutentionnaire - CPA - (www.nemausis.com)

La même année, le conseil municipal statue également sur une éventuelle avancée de la façade de l'église Sainte-Perpétue, au cas où celle-ci serait reconstruite, et sur le réaligement du bâtiment de la manutention militaire, dans le dessein d'améliorer la décoration des bâtiments bordant l'Esplanade. Ces avancées sont autorisées dans le cas où la municipalité concéderait une parcelle de terrain sans utilité pour la circulation au-devant des constructions⁵⁰⁸. L'année suivante, la municipalité permet également à Madame Londès de construire un mur d'appui surmonté d'une grille devant l'hôtel. Le préfet n'est pas du même avis et annule ces arrêtés en 1852, pretextant que les décisions prises par la municipalité ne l'ont pas été conformément au droit, aucune enquête n'ayant été menée à la suite de ce projet. De plus, ces autorisations sont contraires au plan d'alignement des terrains compris entre la route nationale 87 (rue Notre-Dame) et le viaduc du chemin de fer de Montpellier, approuvé par une ordonnance du 29 mai 1844⁵⁰⁹.

En 1853, les alignements de la place de l'Esplanade sont réexaminés par la nouvelle municipalité, dans le dessein d'en arrêter définitivement le plan. Le nouveau conseil revient ainsi sur les décisions prises en faveur de Madame Londès, et critique le dessin du plan du quartier de l'Embarcadère. En effet, les nouveaux membres considèrent que leurs prédécesseurs ne se sont pas préoccupés « de l'amélioration, de l'élargissement, de la rectification des voies existantes⁵¹⁰ », c'est-à-dire essentiellement de l'insertion du nouveau quartier dans la ville existante. De fait, des irrégularités choquantes aux abords de l'Esplanade ont été négligées. Cependant quelques membres de l'ancien conseil présents lors de cette séance précisent qu'il n'en est rien, et que l'idée de reconstruire l'église Sainte-Perpétue était déjà présente lors de la création du plan du quartier de l'Embarcadère. L'alignement de ce côté est reporté à une date postérieure.

« [...] Quelques membres du conseil actuel qui faisaient partie de l'ancien conseil municipal en 1843 et 1844, se rappelleront que cette partie des alignements de la place de l'Esplanade restait réservée dans l'esprit du conseil municipal d'alors on se préoccupait déjà de la nécessité d'une prochaine reconstruction de l'église Ste Perpétue, et alors seulement devait se traiter la question de rectification de ce côté de la place par l'adoption d'un plan régulier et définitif⁵¹¹. »

Pour réparer, en quelque sorte, cet oubli volontaire, la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue leur donne l'occasion de définir l'alignement du bas-côté de la place. Plusieurs projets sont présentés à la commission des Travaux publics, qui retient

⁵⁰⁸ - AMN – DCMN - Alignement de l'hôtel de Luxembourg. Restauration de la façade de l'hôtel. 18 janvier 1851.

⁵⁰⁹ - AMN – DCMN - Place de l'Esplanade, alignements. Séance du 4 février 1853.

⁵¹⁰ - *Ibid.*

⁵¹¹ - *Ibid.*

finalement l'idée de détacher les formes monumentales de l'édifice religieux et d'élargir le débouché de la rue Monjardin sur l'Esplanade : « L'église Sainte Perpétue ressortirait sur les deux constructions entre lesquelles est enchâssée, au moyen de deux lions tourelles latérales et d'un porche supportant le clocher et le bâtiment de la manutention subirait dans l'avenir un reculement symétrique à l'évasement formé du côté opposé par l'hôtel du Luxembourg⁵¹². »

Ces propositions sont approuvées par le conseil municipal, qui souhaite concourir à l'embellissement de l'Esplanade et agrandir l'église Sainte-Perpétue. Toutefois, Liotard, le chef de la division des Travaux publics du département, n'est pas de cet avis. Il propose de déplacer l'église, qu'il ne trouve pas suffisamment monumentale, et de libérer le terrain pour l'adjoindre à celui de la Manutention et y implanter la nouvelle Préfecture. Ce projet permet également de régler le sort d'une ruelle « sordide » qui se trouve à l'arrière de ces bâtiments, et de prolonger la rue du Pont de la Servie de manière régulière, tel que proposé dans les études du plan partiel d'alignement en 1843-1844.

Dans le cadre de l'enquête menée pour l'approbation définitive du plan d'alignement, le prolongement de la rue du Pont de la Servie est vivement contesté par plusieurs propriétaires concernés par l'ouverture de la nouvelle voie, dont Monsieur Baragnon, avocat, chevalier de la Légion d'honneur et conseiller de la préfecture, et Casimir Peloux, marchand de vin en gros. Un seul propriétaire rue Notre-Dame, Edouard Laune, approuve le projet⁵¹³.

Finalement, la commission départementale des Travaux publics⁵¹⁴ décide de maintenir l'église Sainte-Perpétue sur son emplacement, sa reconstruction étant alors déjà largement engagée. La ruelle du Louvre à l'arrière de l'église est conservée, et le prolongement de la rue du Pont de la Servie supprimé⁵¹⁵.

Pour l'alignement du côté est, la commission aurait souhaité que le principe suivant soit adopté :

« L'alignement le plus rationnel et qu'il était, à tous les points de vue, le plus convenable d'adopter pour la partie de la place de l'esplanade, formée par l'hôtel

⁵¹² - *Ibid.*

⁵¹³ - ADG – 3 O 1338 - Procès verbal d'Enquête - Alignements du quartier de l'Embarcadère aux abords de l'église Sainte Perpétue et au projet de prolongement de la rue du Pont de la Servie. 10 octobre 1853.

⁵¹⁴ - ADG – 3 O 1338 - Préfecture du Gard, commission des Travaux publics. Extrait du procès verbal des délibérations de la commission départementale des Travaux publics. Séance du 20 février 1854. Objet : Plan d'alignement de la ville de Nîmes.

⁵¹⁵ - ADG – Préfecture du Gard. Commission des Travaux publics. Procès verbal des délibérations de la commission départementale des Travaux publics. Séance du 20 février 1854. Plan d'alignement de la ville de Nîmes.

Cette commission était composée de Messieurs : Boissier, Aurès, De Costat, Dhombre, De Saint-Féréol, Feuchère, Pelet, Simon Durant, Jules Salles, Liotard, Ballon.

du Luxembourg, l'église Sainte-Perpétue et la manutention aurait dû être déterminé par la ligne droite joignant l'angle nord de la façade de l'hôtel du Luxembourg au point de rencontre de l'axe de la rue Monjardin avec le prolongement de la façade des maisons Rogier et André⁵¹⁶. »

L'approbation du plan d'alignement général de la ville de Nîmes ne met pas fin à la définition du quartier. Plusieurs tracés de rues sont modifiés au cours des années 1850-1860, ce qui oblige les autorités municipales à modifier le plan et à lancer une nouvelle enquête.

1.3.3.8. – 5^e période : 1854-1865 – l'achèvement du quartier

Le 8 mai 1861, la nouvelle municipalité examine les dernières modifications apportées au projet. À cette occasion, elle observe que l'aménagement du quartier manque de régularité dans son dessin, et reproche aux municipalités antérieures de ne pas avoir su imposer un tracé plus régulier au quartier de l'Embarcadère, et plus particulièrement en ce qui concerne le quartier Foulc.

« Mais en matière d'alignement, Messieurs, rien n'est possible si l'on n'obéit à des vues d'ensemble. C'est pour n'avoir point tenu d'une manière à l'application de ce principe que nos devanciers nous ont laissé beaucoup de difficultés à vaincre. L'alignement des quartiers de la Cité-Foulc et de l'avenue Feuchères aurait pu, tout le monde le reconnaît, offrir plus de régularité, si, dès l'origine, un tracé général pour la direction des rues à ouvrir eût existé⁵¹⁷. »

Afin d'y remédier partiellement, elle propose alors quelques modifications. Il s'agit de prolonger la rue Bourdaloue jusqu'à la rue Bernard Aton, et d'ouvrir quatre nouvelles voies, sur les terrains Foulc, Laurent, Fosse et Arnaud-Roux.

Une nouvelle enquête est lancée le 5 juin 1861.

⁵¹⁶ - ADG – Préfecture du Gard. Commission des Travaux publics. Procès verbal des délibérations de la commission départementale des Travaux publics. Séance du 20 février 1854. Plan d'alignement de la ville de Nîmes.

⁵¹⁷ - AMN – DCMN - Séance du 8 mai 1861. Plan d'alignement, faubourg de l'avenue Feuchères à la route de Saint-Gilles.

Le plan définitif du quartier et la longue durée du quartier



*Fig. 121 – Quartier de l'embarcadère - Détail du plan de 1868⁵¹⁸ - (AMN)
(Les voies dessinées en dessous de la ligne de chemin de fer sont
des rues projetées qui ne seront pas ouvertes)*

Toutefois, malgré cette volonté municipale, certains prolongements ou tracés entièrement approuvés ne seront pas exécutés. Il s'agit du prolongement des rues Raymond Marc, Bernard Aton, interrompues à la rue de la Cité Foulc pour la rue Bernard Aton, et entre la rue de la Cité Foulc et Briçonnet pour la rue Raymond Marc. La rue Massillon n'est pas ouverte entre la rue de la Cité Foulc et la rue Briçonnet. Une place est créée, la place Duguesclin, entre les rues Jeanne d'Arc, Bernard Aton, Duguesclin et Guillemette. Les rues Court de Gebelin, Guiraud et Deparcieux viennent compléter le réseau initial.

Ces transformations entraînent des réclamations lors de l'enquête.

Le dessin de l'avenue et le réaménagement de l'Esplanade sont donc décidés rapidement, mais il n'en est pas de même pour le quartier. La nécessité de réaliser l'avenue avant l'inauguration de la ligne de chemin de fer oblige la ville à déposer hâtivement un plan d'alignement partiel. L'architecte de la ville a élaboré les principes de ce nouveau quartier, sans toutefois l'étudier de manière approfondie.

⁵¹⁸ - Les rues dessinées au sud de la voie ferrée sont projetées, mais elles ne seront pas réalisées.



Fig. 122 – Quartier sud de la ville de Nîmes - Détail du plan de 1870

Pendant une dizaine d'années, ce plan évolue et se modifie, car il doit intégrer non seulement les voies ouvertes par des particuliers mais également le projet d'une nouvelle Préfecture. De fait, l'implantation tardive de ce bâtiment sur l'avenue Feuchères modifie une partie de la trame initiale des voies. En 1854, l'approbation du plan général d'alignement de la ville semble fixer le plan définitif du quartier, mais les voies envisagées ne seront pas toutes ouvertes et d'autres modifications interviendront jusqu'à la fin des années 1860.

La longue mise en place du dessin du quartier de l'Embarcadère à Nîmes, du début des années 1840 à la fin du Second Empire, montre les difficultés inhérentes de la création urbaine⁵¹⁹. Est-il encore possible d'imposer un schéma régulier après l'implantation du chemin de fer ? Le résultat semble mitigé pour l'observateur de la seconde moitié du XIX^e siècle. Malgré sa volonté de surimposer une trame régulière sur un terrain peu construit, mais néanmoins investi partiellement par des propriétaires spéculateurs, la municipalité cherche le compromis. Mis à part l'avenue et l'Esplanade, l'ajustement des rues sur le côté ouest s'effectue au fur et à mesure des discussions avec les propriétaires. Le côté est de l'avenue, où cette opposition est plus faible, est tracé de manière relativement conforme au plan envisagé initialement. Seul le dessin de la rue du pont de la Servie a fait l'objet de discussion, et son prolongement vers le

⁵¹⁹ - Cf. P. PINON, « Le conseil des Bâtiments civils... », *op. cit.* Dans cet article, Pierre Pinon souligne cette particularité des projets urbains, qui est largement reconnue.

boulevard Amiral Courbet n'a pas été réalisé. Les exemples connus d'extension, avant et après le milieu du XIX^e siècle, comme à Grenoble ou à Lille, semblent confirmer de tels revirements.



Fig. 123 – Plan des rues ouvertes signalées sur le plan de Liotard
En noir, rues ouvertes suivant plan Liotard ; en rouge, rues non ouvertes ou ouvertes suivant un tracé différent – (dessin de l'auteur et V. Hattet)

Si l'on se réfère au plan de Grenoble publié dans un article de Pierre Pinon⁵²⁰, la trame régulière se superpose à un faubourg qu'il intégrera. Nîmes ne semble pas échapper à la règle. Et pour mesurer les difficultés de la mise en place de cette extension à Nîmes au milieu du XIX^e siècle, il faudrait la comparer avec l'exemple du quartier de la Fontaine, dessiné par Maréchal, ingénieur du Génie, et mis en place au milieu du XVIII^e siècle.

⁵²⁰ - P. PINON, « Déclassement des fortifications et plans d'extension des villes françaises dans la 1^{ère} moitié du XIX^e siècle », in M. LAMBERT-BRESSON, A. TÉRADE (dirs.), *Villes françaises au XIX^e siècle. Aménagement, extension et embellissement*, op.cit.

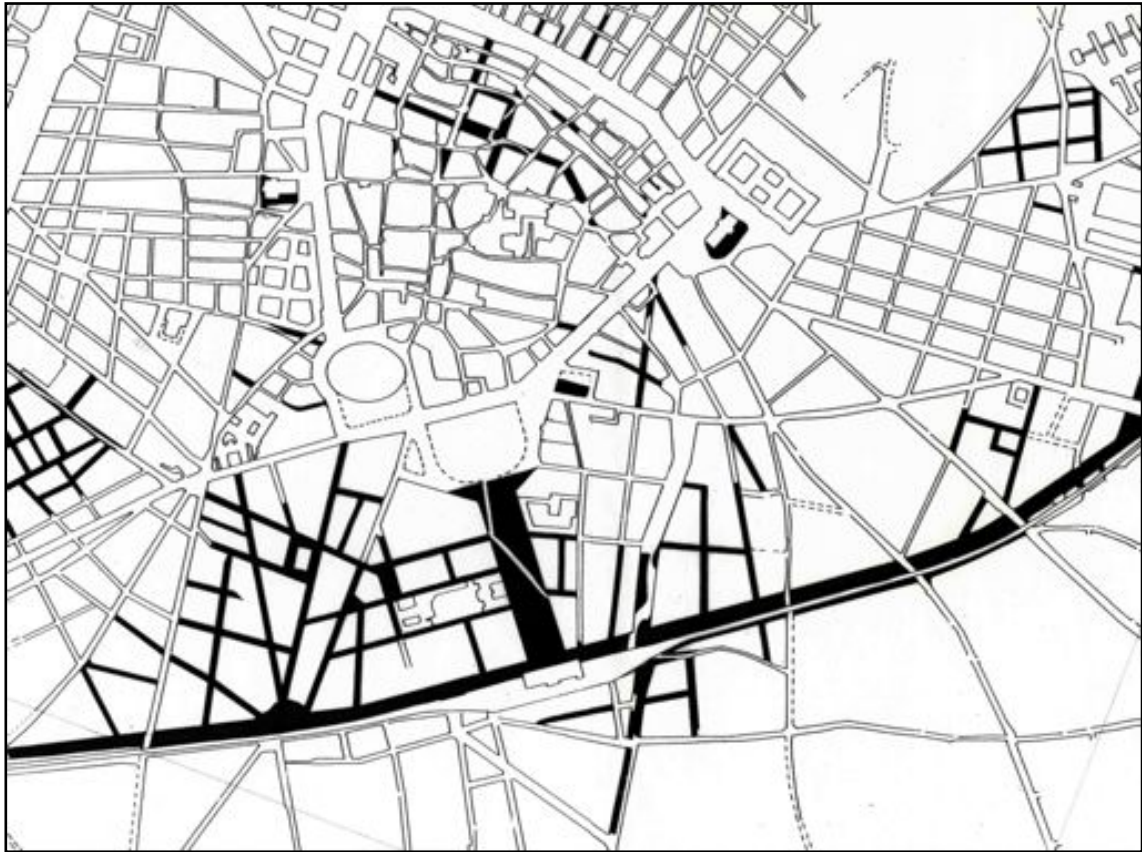


Fig. 124 – Voies ouvertes dans le quartier de l'Embarcadère - (dessin de l'auteur)

1.3.4. - La réalisation de l'avenue Feuchères

Nous avons vu précédemment que l'avenue Feuchères est l'une des premières grandes avenues réalisées à la suite de l'implantation d'une gare en France, au début des années 1840. Si cette voie n'est pas une percée, et si elle ne transforme pas le bâti existant, elle est néanmoins intéressante, car elle constitue en quelque sorte un modèle des futures rues de la Gare que de nombreuses villes aménageront à la suite de l'implantation du chemin de fer, à commencer par Paris. De plus, sa primauté constitue une transition entre l'ouverture des voies de type cours, puis boulevard, rencontrée jusqu'ici à Nîmes et dans d'autres villes, notamment dans le Sud de la France, comme à Aix ou Marseille.

En effet, l'avenue de la Gare de Nîmes se rapproche du modèle du cours tel que défini par Marc Gillet, et utilisé ici comme « espace structurant d'un fragment urbain⁵²¹ ». La référence nîmoise est sans aucun doute le cours Neuf (actuel boulevard Jean-Jaurès), tracé par Mareschal lors de la création du jardin de la Fontaine, et non les Grand Cours et Petit Cours, créés à l'emplacement de l'enceinte dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Toutefois, le cours Neuf, axé sur le jardin de la Fontaine au nord, n'a aucun élément de référence sur son autre côté. Le cours principal envisagé dans le plan de Raymond, nommé cours du Milieu ou cours de la Reine, devait relier la nouvelle Esplanade à un cours longeant les Arènes. L'avenue Feuchères permet de joindre un espace urbain aménagé, l'Esplanade, à un nouvel équipement construit en limite de la nouvelle ville, la Gare. Un des exemples les plus proches de cette composition, à quelques années près, est celui des allées Lafayette (actuelle avenue Jean-Jaurès) à Toulouse, aménagées au début du XIX^e siècle, entre la place Wilson et le canal du Midi, et dans l'axe desquelles fut construite l'école Vétérinaire en 1832, que l'on a démolie depuis.

L'avenue Feuchères est ouverte en une seule fois, sur une largeur de 60 mètres et sur 300 mètres de long, entre le sud de l'Esplanade et la future Gare de la ligne. Nous avons vu précédemment que si aucun plan d'ordonnancement n'est prévu, des règles simples d'alignement des façades sur la rue, comme le principe de hauteur d'un étage sur le rez-de-chaussée et la nécessité de faire une demande de travaux, confèrent à la voie une attention particulière aux bâtiments construits le long de cette voie. Dès la description du projet, le coût des travaux nous est connu en ce qui concerne la création de la voie, ainsi qu'une estimation du prix de l'expropriation des terrains visés.

⁵²¹ - in « Le désir d'urbanité : les cours provençaux », in *Monuments Historiques*, n° 133, juin-juillet 1984, pp.47-51.



Fig. 125 – Avenue Feuchères vue depuis l'Esplanade – cpa – (coll. particulière)



Fig. 126 – Avenue Feuchères vue depuis l'Esplanade - photo actuelle

Nous nous intéresserons donc ici plus précisément à la réalisation de l'avenue Feuchères et aux constructions qui la bordent. Cependant, lors de l'étude du coût des expropriations, nous comparerons celui de l'avenue avec quelques autres exemples relevés dans le quartier.

Malgré les travaux préparatoires du plan en novembre 1841, le conseil municipal ne se décide sur le nivellement définitif de l'avenue et ses plantations que le 6 août 1844. Cependant, dès l'approbation du plan partiel d'alignement du quartier du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, le 29 mai 1844, la ville peut acquérir des terrains et commencer les travaux de l'avenue proprement dite. En effet, pour la réaliser, la

municipalité doit rapidement procéder aux expropriations des terrains concernés par le projet. Celles-ci sont officiellement engagées dès juin 1844, mais les contacts entre la municipalité et les différents propriétaires semblent avoir débuté avant l'approbation officielle. L'estimation des coûts des expropriations est calculée dès novembre 1841, mais le prix d'achat des terrains et des constructions qui s'y trouvent sont délibérés et approuvés successivement par le conseil municipal en 1843⁵²², puis par le préfet en avril 1844.

1.3.4.1. - Les devis du projet pour l'avenue et l'Esplanade et les terrains à acquérir

Suite à la présentation du projet de l'avenue, deux devis sont présentés : celui des travaux d'aménagement de l'Esplanade et de l'avenue de l'Embarcadère, et celui des terrains à acquérir pour l'établissement de l'avenue Feuchères.

Le montant de ce premier devis⁵²³ s'élève à 110.000 00 francs pour un ensemble de prestations concernant l'abaissement de l'Esplanade, les maçonneries à établir autour de l'Esplanade, la construction des parapets, des banquettes et des marches d'accès, ainsi que la réalisation des trois voies de l'avenue de l'Embarcadère, et la plantation de 800 arbres.

Le second devis⁵²⁴ estimatif figure en annexe de la délibération présentant le projet de l'avenue : il concerne les terrains à acquérir pour la réalisation de l'avenue. Il porte la date du 20 octobre 1841.

L'ordre de la liste des propriétaires énoncés ci-dessous s'effectue en partant de l'Esplanade vers la Gare :

1 - Madame de Gineste : 21116,00 francs, soit pour le terrain 12392,80 francs (6196,40 m² à 2 francs le m²) et les bâtiments et dépendance 8767,25 francs.

⁵²² - ADG – 3 O 1353 -
- 2 décembre 1843 - Extrait du Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes. Avenue Feuchères - Cession de terrain par M. Saunier. Acte notarié chez M. Bordarie le 14 septembre 1843.

- 2 décembre 1843 - Extrait du Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes. Cession de terrain par M. Reynaud. Acte notarié du 26 septembre 1843 - Maître Bordarie.

- 2 décembre 1843 - Extrait du Registre des délibérations du conseil municipal de la ville de Nîmes. Avenue Feuchères - Cession des terrains par Mme de Gineste. Acte de vente fait chez M. Bordarie, notaire, le 29 septembre 1843.

⁵²³ - Voir le détail du devis en annexe.
Ce devis est daté du 21 octobre 1840, c'est-à-dire l'année précédant la présentation du projet au conseil municipal. S'agit-il d'une erreur de date ou faut-il lire 1841 ? Sur une copie de ce devis, l'erreur semble avoir été rectifiée car le 0 est grossièrement corrigé en 1. De plus, il est correspond à la même date que le second devis. Donc, nous pensons qu'il s'agit là d'une erreur et qu'il faut considérer qu'il est bien daté du 20 octobre 1841.

⁵²⁴ - Sur ce devis, le nom de l'avenue Feuchères apparaît pour la première fois (et non avenue de l'Embarcadère, comme sur le précédent devis).

- 2 - Monsieur Pourtal : 12007,32 francs, soit pour le terrain 6149,32 francs (3074,66 m² à 2 francs le m²) et les bâtiments et dépendance 5858,00 francs.
- 3 - Monsieur Renaud : 5506,00 francs, soit pour le terrain 2016,00 francs (1008,00 m² à 2 francs le m²) et les bâtiments et dépendance 3490,00 francs.
- 4 - Monsieur Saunier : 3551,75 francs, soit pour le terrain 1810,00 (905,00 m² à 2 francs le m²) et les bâtiments et dépendance 1741,75 francs.
- 5 - Monsieur Valz : 38394,00 francs, soit pour le terrain 17394,00 francs (8697,00 m² à 2 francs le m²) et les bâtiments et dépendance 21000,00 francs.

Les terrains expropriés ne concernent que la partie nécessaire à l'ouverture de la voie, suivant l'application de la loi de 1841⁵²⁵ (il en sera de même pour l'ouverture des voies dans le quartier).

Dimensions des terrains concernés par l'ouverture de la voie

	Surface totale	Surface à céder	Surfaces restantes	Longueur Parcelle est	Longueur Parcelle ouest
Gineste	13849	4856	8993	92	93
Bolze ⁵²⁶		37			5
Portal	9922,25	29,25	9893	100	
Valz	13561	8657	4904		164
Reynaud	3004	850	2154	60	
Saunier	10016	872	9044		33

La lecture de ce tableau nous informe non seulement sur les surfaces expropriées, mais également sur les dimensions des terrains existants. Toutefois, quelques mesures manquent pour la dimension de certains terrains.

⁵²⁵ - Cette loi envisage uniquement l'expropriation de la surface du terrain nécessaire à l'ouverture de la rue. Elle organise une procédure d'expropriation précédée d'une enquête et suivie d'une déclaration d'utilité publique.

⁵²⁶ - Les terrains des héritiers Bolze ne figurent pas dans la première estimation des terrains présentée en 1841.

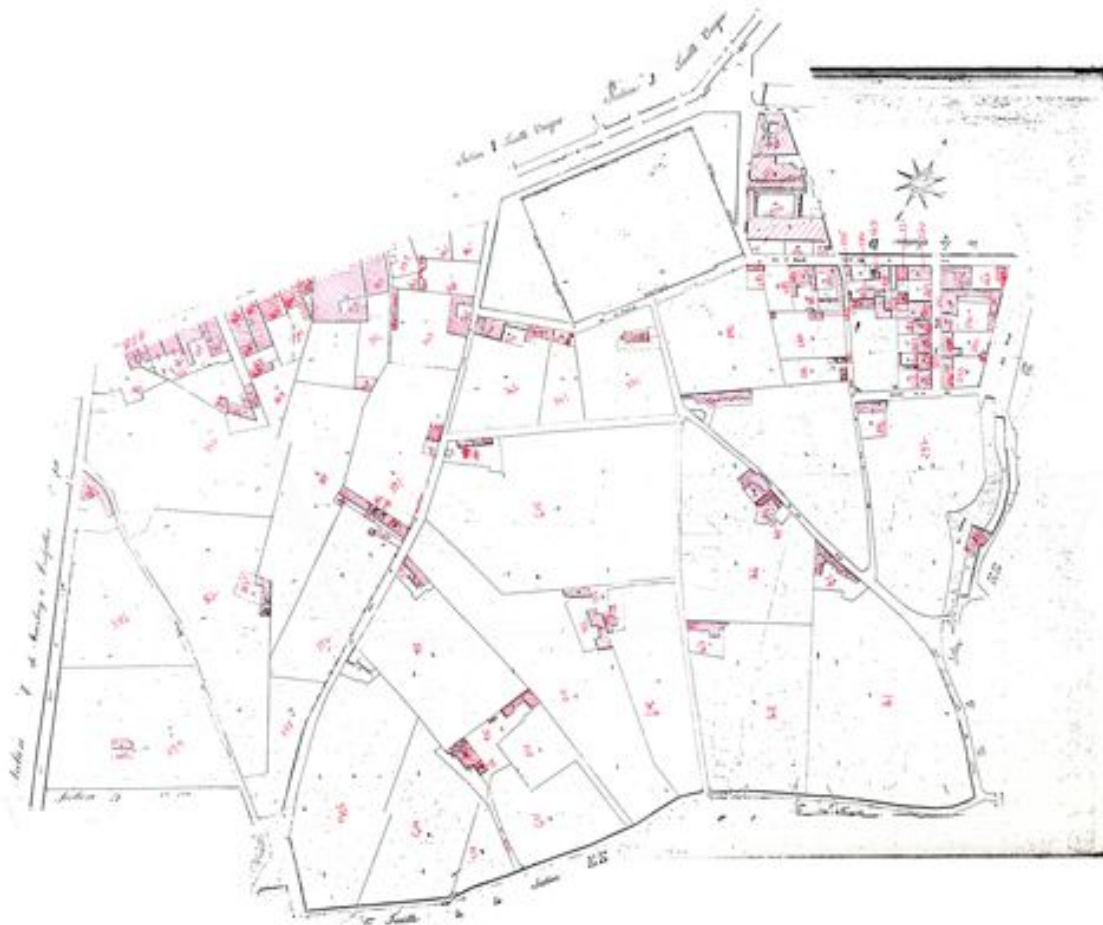


Fig. 127 – Le site du quartier de l’Embarcadère dans le cadastre Napoléonien
(les hachures et les annotations en rouge ont été rajoutées par l’auteur)

1.3.4.2. - L’origine des propriétés de l’avenue Feuchères

Comme nous l’avons vu précédemment, les terrains bordant l’avenue Feuchères appartiennent initialement à sept propriétaires différents. Ce sont principalement des jardins potagers, seuls trois de ces terrains comportent une construction. Nous décrivons les parcelles depuis l’Esplanade jusqu’à la Gare :

Mme Gineste, née Françoise Bénédicte Fornier de Clausonne, fait partie d’une grande famille de Nîmes⁵²⁷. Son frère s’occupe de ses affaires. Son terrain est situé en

⁵²⁷ - La famille Fornier de Clausonne est une riche famille de négociants de Nîmes, marchands protestants des Cévennes descendus à Nîmes à la fin du XVII^e siècle. Anobli avant la Révolution, Barthélemy Fornier achète le château de Clausonne.

Madame Gineste, née en 1802 et morte en 1859, est la fille d’Auguste Fornier de Clausonne, président à la cour de Nîmes. Elle fut mariée à Etienne-Jean-Anne Ginestre d’Appelle, dont elle eu deux filles. Elle est la sœur de Gustave Fornier de Clausonne, président de Chambre à la cour de Nîmes, qui la représentera parfois dans la vente de ses terrains. Elle est également la tante de Mathilde, qui épousera Alfred Silhol, industriel à Saint-Ambroix, président du conseil général du Gard. Toutefois, nous ne savons pas si c’est la même personne qui fera construire

dessous de l'Esplanade, et il est bordé par l'ancienne rue de la Luzerne. Dès le 18 novembre 1841, elle fait une demande d'autorisation de construire. Celle-ci lui sera refusée dans un premier temps, suivant le décret de 1782, qui interdit de construire en dessous de l'Esplanade.

Les Hoirs Bolze (Dominique et Siméon, anciens négociants, Marguerite et Jeanne-Thérèse) ne figurent pas dans les premières estimations des expropriations. Ils sont légèrement expropriés par la ville lors de l'ouverture de la voie, pour une superficie de 37 m².

Monsieur Valz⁵²⁸, directeur de l'Observatoire de Marseille, possède une parcelle située entre les rues de la Guinguette et le chemin du Vistre, sur laquelle une petite auberge était construite (ses locataires recevront une indemnité). L'avenue lui coupe son terrain en deux parties.

Monsieur Saunier est exproprié principalement par l'État lors de la construction de la ligne de chemin de fer de Nîmes à Montpellier.

Monsieur Antoine Pourtal fils, ancien entrepreneur en maçonnerie, est le seul qui a acheté son terrain avant l'implantation définitive du chemin de fer de Montpellier, mais à un moment où les discussions étaient bien engagées. Il l'a acquis le 8 avril 1840 de Monsieur Augustin Pascal. Son terrain est bordé initialement par la rue du Pont de la Servie et l'ancienne rue de la Guinguette. Dès 1840, il demande l'autorisation de construire, mais celle-ci lui est refusée, pour la même raison que pour Madame Ginestre. Il réitère sa demande dès janvier 1844, avant même que le dessin de l'avenue soit approuvé par l'État, mais avec l'accord de la ville.

Monsieur Reynaud : comme Saunier, Reynaud est largement exproprié par le tracé de la ligne de chemin de fer. Trois parcelles sont découpées, partiellement, sur les terrains restants.

1.3.4.3. – Les expropriations et leur coût

Comme la plupart des terrains étaient libres, les expropriations s'effectuent sans problème, sauf pour celles de Mme Gineste et de M. Valz. Nous avons déjà évoqué la

sur l'avenue Feuchères un hôtel particulier, occupé depuis 2007 par le tribunal administratif de Nîmes.

Voir sur la famille Fornier de Clausonne, Robert Chamboredon, Danielle Bertrand-Fabre, « De la « marchandise » à la magistrature : l'ascension des Fornier de Clausonne au siècle des Lumières, sous la Révolution et l'Empire » in *Annales historiques de la Révolution française*, 1884, N°258, p. 479-494.

⁵²⁸ - Benjamin Valz est né le 27 mai 1787, à Nîmes. Son père est mort sur l'échafaud érigé sur l'Esplanade en 1794. Après avoir travaillé comme ingénieur, attaché au canal d'Arles, et plus particulièrement à l'étude de l'approvisionnement en eau de Nîmes, il est nommé en 1836, directeur de l'observatoire de Marseille et est chargé de cours à l'université de Montpellier.

réclamation de Mme Gineste précédemment, au sujet de l'enquête publique du 11 mai 1842, nous n'y reviendrons pas en détail. Toutefois, nous rappellerons simplement que cette dernière contestait la largeur de l'avenue et la taille de l'Esplanade, considérant que la moitié de sa propriété était expropriée. En effet, l'avenue coupe ses terres en deux, mais une fois l'avenue ouverte, les deux nouvelles parcelles se situent à l'angle de l'avenue et de l'Esplanade. Cette situation exceptionnelle lui offre l'opportunité de réaliser une belle opération immobilière, contrairement à la situation antérieure.

Monsieur Valz, s'il ne remet pas en cause le projet, conteste le montant de la somme qui lui était allouée. Il fait intervenir un expert, et après d'âpres pourparlers avec la municipalité, il obtient en partie gain de cause auprès du conseil municipal, qui lui alloue une somme supérieure à celle envisagée antérieurement : son indemnité est majorée de 4606 francs.

Nous ne connaissons pas les raisons précises de son opposition, mais nous pouvons les déduire, notamment grâce au tableau précédent. Comme Mme Ginestre, M. Valz détient les plus grandes parcelles concernées par l'opération de l'avenue : la superficie qui lui reste après l'expropriation est bien inférieure à celle qu'il possédait antérieurement. À ses yeux, il ne peut donc bénéficier de la plus value apportée par les constructions futures.

Le tableau ci-après résume le montant final des indemnisations octroyées par la municipalité aux propriétaires concernés :

Nom des propriétaires	Surface expropriée	Prix terrain	Prix bâtiment	Valeur total en 1841	Valeur total en 1844
Gineste	6196,4	12392,8	8767,25	21160,05	21160,05
Reynaud	1008	2016	3490	5506	5506
Saunier	905	1810	1741,75	3551,75	3551,75
Portal	3074,66	6149,32	3490	12007,32	12007,32
Valz	8697	17394	21000	38394	43000
					806193,12

1.3.4.3.1. - Le coût d'expropriation des nouvelles voies

La particularité du coût des expropriations à Nîmes concerne le prix du terrain nu cédé à la ville pour l'ouverture des rues. Il varie peu pendant toute la durée de la réalisation du quartier de l'Embarcadère. En 1841, son montant est de 2 francs le m².

Ce prix est officialisé dans un courrier adressé par le maire aux propriétaires concernés par l'ouverture de l'avenue, le 15 mai 1843 :

« La seconde (autorisation) fixe à 2 frs le mètre le prix du terrain à céder par les propriétaires à la ville pour l'établissement de l'avenue, non compris les

indemnités qui pourraient leur être dues pour les maisons, usines, etc., à démolir⁵²⁹. »

Le maire précise toutefois que la valeur des constructions existantes sur les terrains expropriés n'est pas comprise dans ce prix.

De plus, la ville applique la règle des « 1 mètre » qui est d'usage à Nîmes dans le cadre de l'alignement de rue, c'est-à-dire que lorsque la ville agrandit ou ouvre une rue, elle exproprie un mètre de chaque côté sans qu'il ne lui en coûte rien. C'est-à-dire que les propriétaires doivent céder gratuitement à la ville une bande d'un mètre lors de l'alignement ou de l'ouverture d'une rue. Cette pratique existait au XVIII^e siècle dans les communautés de Provence, et notamment à Marseille, comme le souligne Jean-Louis Harouel dans son ouvrage sur *L'embellissement des villes*⁵³⁰.

La municipalité avait proposé la somme de 1,25 frs le m² lors de l'ouverture de voies dans le quartier du chemin de fer d'Uzès. Il s'agissait alors de prolonger les voies existantes du quartier Richelieu (rues Flamandes, Richelieu, des Bons-Enfants) à travers l'enclos de M. Baragnon⁵³¹. La règle du retrait d'un mètre de chaque côté fut également observée.

Pour les rues ouvertes par Foulc et qu'il a ensuite cédées à la ville⁵³², le prix est différent, fixé le 24 février 1842 : 2,57 francs le m² pour les terrains nus, et de 23,20 francs le m² pour les terrains bâtis. Ce tarif sera également appliqué quelques années plus tard, en 1854, lors de l'achat de terrains Foulc et Causse, pour l'ouverture du prolongement de la rue de la Cité Foulc, de la rue Mandragore et d'une partie de la rue Massillon.

« De la surface totale des terrains cédés par Monsieur Foulc a été déduite celle qui résulte de l'abandon d'un mètre de largeur sur les deux cotés de toutes les rues nouvellement ouvertes qui est fait gratuitement à la ville conformément à l'arrêté municipal du 14 ventôse an X (mars 1802) [...]»⁵³³.

En 1852, pour l'ouverture du prolongement de la rue Roussy, du côté est de l'avenue, le prix proposé par la municipalité est supérieur, soit 3 francs le m². Par contre, l'expropriation plus tardive des voies ouvertes autour de la Préfecture ne modifie pas le prix fixé initialement, soit 2 francs le m², malgré des demandes d'augmentation émanant des propriétaires. Ainsi, en 1858, Mme Salles, née Boissier, demande

⁵²⁹ - ADG – 15 mai 1843. Mairie de Nîmes, Cabinet du maire, Avenue du chemin de fer. Courrier adressé à Messieurs Pourtal, Balz, Saunier, Renault et à Madame, G. de Clausonne.

⁵³⁰ - HAROUEL Jean-Louis, *L'embellissement des villes, l'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Picard éditeur, 1993.

⁵³¹ - AMN – DCMN – 16 février 1841, alignement du quartier du chemin de fer.

⁵³² - Il s'agit des rues Neuve des Arènes, Bourdaloue, rue Neuve de l'Hôtel Dieu et du rond-point du Planas.

⁵³³ - ADG – DCMN - Séance du 26 mai 1854. Cession de terrain à la voie publique par Monsieur Eugène Foulc.

4 francs le m² pour la création de la rue Bernard Aton (rue perpendiculaire à l'avenue Feuchères). Ce prix lui est refusé.

« La commission est d'avis de maintenir pour le règlement de l'indemnité à attribuer à M. Salles-Boissier, le principe posé dans toutes les situations des terrains cédés pour la création des nouvelles rues du quartier de l'embarcadère principe fondé sur la plus value donnée par les œuvres de la ville, aux terrains à bâtir de ce quartier = 483,80 francs le m² pour 241,90 m².⁵³⁴ »



Fig. 128 – Superposition du cadastre des voies antérieures et actuelles

1.3.4.3.2. - Le prix des terrains expropriés bâtis

Il est difficile d'établir un prix de base lorsque le terrain est bâti, car nous n'avons pas toujours connaissance de la construction existante. Toutefois, le prix proposé tient compte de l'état de la construction, de sa reconstruction possible ou non, et de l'importance des démolitions qui lui sont apportées : est-il possible de la modifier sans la reconstruire totalement, etc. ?

Les terrains expropriés pour l'ouverture de l'avenue Feuchères comportent peu de constructions, néanmoins il en existe plusieurs catégories qui donnent lieu à des estimations différentes au m² :

⁵³⁴ - AMN – 1 O 18 – 27 octobre 1858. Ouverture de la rue Bernard Aton, maison et terrain, Madame Salles, né Boissier.

6 francs pour un hangar en mauvais état,
7 francs pour un hangar en bon état,
10 francs pour un rez-de-chaussée,
20 francs pour un rez-de-chaussée et un étage.

La présence d'un mur ou d'un puits augmente le prix : le mètre linéaire est fixé en fonction de la nature du mur, il varie entre 1,50 et 2,50 francs. La présence d'un puits donne lieu à une indemnité de 1000 francs. La valeur des matériaux récupérés est néanmoins retirée du montant total des sommes dues.

Quand le propriétaire n'est pas d'accord avec la ville, il choisit un expert. La ville fait de même. Généralement, c'est elle qui a le dernier mot. Lorsqu'il s'agit simplement d'un terrain nu, le prix adopté est celui de la ville, mais quand il y a une ou plusieurs constructions dessus, le montant des indemnités résulte généralement d'un compromis entre le propriétaire et la municipalité. De fait, ces sommes fluctuent légèrement pour les mêmes raisons que sur les terrains non bâtis, suivant les quartiers ou la période : en 1854, Foulc et Causse reçoivent une indemnité légèrement supérieure, de 23,20 francs le m² pour un terrain construit. Pour le prolongement de la rue Roussy et l'alignement de la rue des Calquières, en 1853, M. Lamargue obtient le prix de 30 francs le m² pour des terrains bâtis. Pour l'alignement de la rue du Pont de la Servie, à proximité de la rue Monjardin, le 20 août 1845, la ville propose à M. Jullian la somme de 8 francs le m². Celui-ci en demande 20 francs le m², ainsi qu'une indemnité de 600 francs pour préjudice de reconstruction. Les terrains expropriés par le département pour les constructions de la nouvelle Préfecture et de la Gendarmerie sont vendus plus chers : 9 francs le m² pour les parcelles Brunel, Boissier et Bolze, et 30 francs pour celle de Valz.

Ainsi, le prix d'achat des terrains varie toutefois en fonction de la position de la voie dans la ville, – plus la propriété est proche du centre, plus le prix du m² est cher –, mais également en fonction des constructions qui l'occupent.

1.3.4.3.3. - Achat de terrain

Le prix du m² des terrains est différent suivant que l'acheteur est un particulier ou la ville ou encore le conseil général : le prix d'achat des particuliers est largement supérieur à celui pratiqué pour la ville à l'occasion de l'ouverture de nouvelles voies.

Trois cas différents ont été relevés pour le quartier de l'avenue Feuchères :

Le premier cas, que nous avons déjà évoqué, concerne l'achat par le département des terrains pour l'implantation de la Préfecture : le prix arrêté est de 9 francs le m², pour trois vendeurs. Le quatrième, M. Valz, négocie son terrain à 30 francs le m².

Le second cas concerne la vente d'un terrain communal. En 1854, M. Silhol⁵³⁵ achète à la ville un morceau de terrain provenant d'une ruelle supprimée aux abords de l'avenue Feuchères ; la municipalité lui en demande 20 francs le m². En avril 1870, celle-ci cède un terrain à M. Marvejol⁵³⁶, quai Roussy, au prix de 15,32 francs le m².

Le troisième cas concerne l'achat de terrains d'un particulier à un particulier. Le prix pratiqué pour l'avenue Feuchères est de 10 frs le m².



Fig. 129 – Superposition des parcelles antérieures et actuelles

1.3.4.4. - La revente des terrains sur l'avenue Feuchères

Il n'existe pas d'autorisation de voirie urbaine qui soit conservée aux archives départementales du Gard pour les années 1850 à 1853. Et en ce qui concerne précisément l'avenue Feuchères, les archives des autres années n'en font pas état non plus. Nous avons donc dû établir la liste des propriétaires principalement à partir des délibérations du conseil municipal, et grâce à quelques plans du quartier ouest, où le nom de certains propriétaires est annoté, en particulier celui de 1854. Cependant, les informations concernant les autorisations de voirie urbaine y sont souvent

⁵³⁵ - AMN – 1 O 18 - 11 septembre 1860, DCMVN, cession d'une parcelle de terrain communal à M. Silhol.

⁵³⁶ - AMN – 1 O 49 – 12 avril 1870, Voirie urbaine, cession de terrain à M. Marvejol.

succinctes, et nous avons essayé de les reconstituer à partir d'autres archives, conservées notamment dans la série O des archives municipales de Nîmes, ou dans les actes notariés. Toutefois, certaines études notariales n'ont pas toujours déposé leurs fonds d'archives. Malgré ces recherches et le croisement des informations, certaines dates et certains noms de propriétaires manquent ou/et se superposent pour une même parcelle. Nous n'avons donc pas pu restituer entièrement les ventes de terrains, contrairement à Avignon où nous avons retrouvé la liste complète des expropriations et ventes.

À Nîmes, les autorisations d'alignement des premiers immeubles le long de la voie sont très rapides, car certaines d'entre-elles ont été examinées avant l'ordonnance royale de mai 1844. Le plan présenté par M. Pourtal pour la construction d'un immeuble sur l'avenue Feuchères a été approuvé le 19 janvier précédent, et le 10 mai suivant, il en fut de même pour la maison de M. Reynaud⁵³⁷.

Peu après l'ordonnance, les entrepreneurs Rouvière, Cabane, Cazal et Canteloup⁵³⁸ déposent une demande d'alignement, qui sera approuvée le 7 juin 1844. Au mois de décembre suivant, M. Pourtal fait une nouvelle requête pour une autre parcelle.

Au cours des cinq années suivantes, plusieurs demandes concernent les terrains situés le long de l'avenue : en 1845 (Rogier, Pourtal, Reynaud) ; en 1846 (Menghi, Bézard) ; 1848 (Fontenille, Molines) ; 1849 (Gaidan et Alzon) ; 1850 (Alzon et Boucoiran, Perriller). À cette date, la majorité des constructions est édifiée, principalement sur le côté est, et au début de la voie du côté ouest, à partir de l'Esplanade. Par contre, le projet de la Préfecture, puis la Révolution de 1848, retardent les constructions plus au sud.

Nous ne connaissons pas exactement les propriétaires des parcelles des numéros 7, 11 et 13 de l'avenue. À l'origine, le terrain appartient à Pourtal, qui les revend à Menghi Noé, Estève André et Bris Auguste. L'emplacement exact de chaque parcelle n'est pas précisé, et nous n'avons pas retrouvé de plan annoté. Nous savons simplement qu'Estève a acheté une parcelle de 17,60 mètres. Il peut donc s'agir de la parcelle 7 ou de la 11.

Nous avons plusieurs incertitudes pour les ventes effectuées par Reynaud, notamment en ce qui concerne le 17 de l'avenue. Nous connaissons les noms de Pien Adolphe, maçon, celui de Brousse, entrepreneur, et celui de Brunel, jardinier. Ils achètent une parcelle près de l'Embarcadère, mais sans précision nous permettant de dire si elle est située du côté de l'avenue Feuchères ou celui situé au Sud de la voie ferrée.

⁵³⁷ - Toutefois, des incertitudes demeurent car nous avons dans certains cas deux dates différentes pour la même parcelle.

⁵³⁸ - Les entrepreneurs Rouvières, Cabasse et Canteloup sont également les entrepreneurs du viaduc et de l'embarcadère de Nîmes.

Nous avons aussi la mention d'un double nom sur la parcelle du n°5 : celui d'Étienne Félix, dit Lamouroux. Il a acheté son terrain avant l'approbation définitive de l'avenue. Nous avons également répertorié le nom de Monsieur Fontenille, mais sans pouvoir localiser son adresse.

La présence de ces doubles noms peut s'expliquer de plusieurs manières : un entrepreneur aura effectué une demande et revendu par la suite la parcelle concernée, sans que cela paraisse dans les archives. Il est également possible que certaines demandes n'aient pas abouti, et que d'autres aient été faites ultérieurement.



Fig. 130 – Avenue Feuchères numérotation des maisons de la voie - (dessin de l'auteur)

N° rue	N° parcelles	Noms des anciens propriétaires	Noms des propriétaires	Date d'achat	Date d'autoris. d'alignement
1 à 3	235		Alzon, Couvent de l'assomption		
5	311	Pourtal Antoine	Lamouroux Félix		
7	312	Pourtal Antoine	? voir ci-dessous		
9	313	Pourtal Antoine	Pourtal Jean		19/01/1844
11	314	Pourtal Antoine	? voir ci-dessous		
13	315	Pourtal Antoine	? voir ci-dessous		
Rue de Chaffoy	316	Pourtal et Valz	Peloux		
15	317	Valz	Ginestoux		12/02/1854
17	318	Reynaud			
19	321	Reynaud	Rouvière-Cabane/Canteloup		7/06/1844
21 à 23	322	Reynaud	Reynaud grille		10/05/1844 7/06/1844

Fig. 131 – Noms des anciens et nouveaux propriétaires avenue Feuchères, n° impairs

N° rue	N° parcelles	Nom anciens propriétaires	Noms actuels propriétaires	Date d'achat	Date d'autorisation d'alignement
2	217	Gineste	Bezard		17/10/1845 ?
4	216	Gineste	Boucoiran		2/07/1850
2, rue Jeanne d'Arc	215	Gineste	Molines		
1, rue Jeanne d'Arc	209/210	Bolze	Rousselier		
6	207	Bolze	Redares		14/12/1847
8	208	Bolze et Valz	Chambaud		14/12/1847
10	194	Boissier, Bolze Brunel, Valz	Préfecture		19/04/1855 20/11/1855
12	168	Valz	Maroger (Soulier)		7/03/1854
14	167	Valz	Maroger ?		
16	165	Valz et Saunier	Silhol		1854 ou 1860
18	166	Saunier	Periller		20/08/1850 20/12/1850

Fig. 132 – Noms des anciens et nouveaux propriétaires avenue Feuchères, n° pairs

1.3.4.4.1. - La date de la vente des terrains

La vente des terrains s'étale de 1843 à 1855. En règle générale, les premières parcelles vendues sont celles situées le plus proche de l'Esplanade.

Toutefois, nous avons noté une différence entre les deux côtés de l'avenue.

La première parcelle vendue appartenait à Antoine Pourtal. Celui-ci avait acheté son terrain pour y construire des maisons et les revendre. En 1843, avant même la date d'approbation, il la vend à Félix Lamouroux.

Nous avons établi dans les tableaux ci-dessus la date des demandes d'autorisation des alignements, qui correspondent à l'autorisation de construire. Nous n'avons cependant pas retrouvé de plan d'aménagement, et nous ne savons pas comment les propriétaires initiaux ont découpé leurs parcelles.

Aucun des propriétaires initiaux, mis à part Pourtal, n'a conservé un terrain pour y construire une nouvelle maison. La liste des occupants que nous avons consultée dans les annuaires⁵³⁹ confirme cette situation. Certains entrepreneurs ont même revendu les immeubles par la suite.

1.3.4.4.2. - Les acheteurs

En ce qui concerne les maçons, nous avons connaissance de deux personnes : Ginestoux, qui fait en 1843 une demande d'autorisation de construire sur le terrain de M. Reynaud, lequel jouxte le terrain exproprié par l'État pour l'implantation de l'Embarcadère de chemin de fer de Montpellier à Nîmes, vis-à-vis de la rue Roussy⁵⁴⁰ ; et Pien Adolphe.

Certains sont à la fois maçon et entrepreneur comme Brousse, d'autres sont uniquement entrepreneurs : ils achètent une parcelle puis la font construire par un autre. Ils peuvent être amenés à revendre le terrain au maçon s'ils n'arrivent pas à ce mettre d'accord sur le prix de la construction : c'est ce qui est arrivé à Pourtal, qui revend une des maisons à Chabassus et Paul pour 1000 francs. Pourtal est désigné comme entrepreneur à la retraite⁵⁴¹.

Un certain nombre d'acquéreurs font construire pour eux mêmes. Leurs professions sont diverses : la proximité du Palais de Justice permet à Rédarès, avocat, et à Rousselier, conseiller à la cour royale de Nîmes, de construire sur l'avenue Feuchères.

⁵³⁹ - BN - Annuaires du Gard de 1844 à 1860.

⁵⁴⁰ - AMN – Nîmes, le 23 mars 1843, Préfecture du Gard, 2^e division - Alignement des constructions particulièrement à établi delà au sud du chemin de fer de Montpellier à Nîmes, dans la ville de Nîmes. Monsieur le maire, Signé le préfet du Gard.

⁵⁴¹ - Un dénommé Pourtal a antérieurement proposé de racheter des maisons dans le centre ancien pour ouvrir une rue (Aga), rue de la Monnaie, faubourg de Saint-Antoine.

De nombreux occupants du quartier, propriétaires ou locataires, exercent une profession en rapport avec la Justice.

Un négociant, Molines, est mentionné, mais sans précision sur ce qu'il vend, ainsi qu'un directeur d'école, Boucoiran, qu'un prêtre pour le collège, Alzon⁵⁴², qu'un limonadier, Peloux, qu'un restaurateur, Menghi, et au moins deux rentiers, Bézard⁵⁴³ et Sihol. Bézard et Redarès sont membres du conseil municipal.

Nous connaissons les architectes suivants : Bourdon pour les immeubles de Bézard, et Feuchère pour ceux de Redarès et Sihol.

1.3.4.4.3. - Le découpage du terrain

L'avenue Feuchères n'a pas fait l'objet d'un plan de lotissement. Nous n'avons pas retrouvé d'archives nous indiquant comment les parcelles ont été créées et comment leur linéaire de façade a été arrêté, sachant que les terrains n'ont pas été vendus en même temps. La superposition des plans de cadastres napoléonien (1829) et actuel nous permet d'interpréter les plans et d'avancer quelques hypothèses sur ce découpage.

L'irrégularité des propriétés existantes par rapport à la superposition du tracé de l'avenue rend le découpage difficile. Les orientations parcellaires sont différentes. Le changement d'orientation de la trame des voies entre le quartier Roussy et l'avenue Feuchères complique également le dispositif. Nous supposons que des négociations ont eu lieu entre les différents propriétaires pour compléter certaines parcelles à moins que ce soit les acquéreurs qui aient achetés le terrain nécessaire à la construction de leur maison.

Les limites parcellaires mitoyennes s'effectuent de manière perpendiculaire à l'avenue Feuchères, Du côté de la Préfecture, l'orthogonalité des voies a favorisé le découpage rectangulaire des parcelles, par contre du côté est, c'est à dire côté faubourg Roussy, les fonds de parcelles sont irréguliers et l'on retrouve même la trace du chemin de la Guinguette au niveau du fond de parcelle des numéros 15 et 17. Le changement d'orientation des voies entre l'avenue Feuchères et les rues du faubourg Roussy (avec les rues du Pont de la Servie et Roussy, notamment) a provoqué un découpage plus irrégulier des terrains.

⁵⁴² - Emmanuel d'Alzon (1810-1880), « ordonné prêtre à Rome en 1834, crée dès son retour à Nîmes la Société Saint-Stanislas pour les ouvriers en 1835, les Filles du Calvaire en 1836, puis, nommé vicaire général du diocèse en 1837, la congrégation des Dames de l'Assomption en 1840. Il crée en 1845 les Augustins de l'Assomption pour la pension qu'il a reprise en 1844 et qui est reconnue comme établissement secondaire de plein exercice dès la fin de 1848 ».

⁵⁴³ - André François David Bézard, propriétaire rentier, épouse Amélie Londès. Leur fille unique épousera le baron Charles Alexis Albain de Trinquelague-Dions. Bézard fait partie du conseil municipal de la ville de Nîmes en 1871. Voir à ce sujet : Jacques HOURS, *Une histoire de l'Hôtel Bézard - Le joyau de la Poste nîmoise*, Lacour éditeur, 1994.



Fig. 133 – Le cadastre actuel de l'avenue Feuchères superposé au cadastre napoléonien - (dessin de l'auteur)

1.3.4.5. – Les constructions de l’avenue Feuchères



Fig. 134 – Nîmes - Vue à vol d’oiseau - (Musée du Vieux Nîmes)

Le bâti nous est connu parce qu’il existe toujours et qu’il n’y a pas eu de modifications importantes sur l’avenue Feuchères. De nouvelles constructions ont été réalisées aux abords de l’Esplanade, mais sur des parcelles qui n’avaient pas été initialement remaniées, comme celle de la Manutentionnaire. Un immeuble contemporain y a été construit, à destination d’un hôtel. Nous n’avons cependant pas retrouvé de plan de niveau. Nous pensons qu’ils n’ont jamais été déposés, l’autorisation de construire ne les nécessitant pas.

Nous connaissons les dates de construction des bâtiments, d’après les actes de vente des terrains et les autorisations de construire, mais nous n’avons pas toujours pu attribuer le nom exact des propriétaires de chaque parcelle. En effet, nous trouvons parfois deux noms dans les archives pour l’achat d’un même terrain, comme par exemple avec Rogier et Théraube. Nous avons également relevé un cas où la vente s’effectue une fois la construction achevée (c’est le cas de Lamouroux, entrepreneur, qui construit un immeuble sur l’avenue Feuchères). Et pour quelques maisons nous n’avons pas le nom des propriétaires. Nous émettons donc les hypothèses suivantes : soit l’un des acheteurs l’a revendu à l’autre sans que nous en ayons la trace, soit la situation des parcelles dans les actes de vente n’est pas suffisamment définie⁵⁴⁴ pour que nous puissions attribuer précisément un propriétaire aux terrains acquis. Les constructions qui bordent l’avenue Feuchères sont homogènes et ont été construites au cours d’une période relativement restreinte, entre 1844 et 1855, hormis la maison

⁵⁴⁴ - Dans l’acte de vente la situation de la parcelle n’est pas suffisamment précise : « en dessous de l’Esplanade », sans autre précision.

Silhol. Elles sont toutes à l'alignement, sauf sur une partie de l'hôtel Terminus (angle Feuchères et boulevard Talabot) et la Préfecture, et en totalité pour la maison Silhol. Elles forment un ensemble homogène à quelques détails près. Bien que le cahier des charges n'impose pas d'ordonner la façade, il précise des règles de niveaux et d'alignement, et impose de soumettre le plan à l'approbation de l'administration concernée. L'homogénéité de l'ensemble est produite en premier lieu par l'alignement des façades sur l'avenue – une hauteur de 4 mètres est prévue au niveau du rez-de-chaussée – ; deuxièmement, par la planéité des élévations, bien que celle-ci ait été modifiée au fur et à mesure de l'étalement des constructions dans le temps. Enfin, il faut également souligner le fait que plusieurs constructions ont été réalisées par le même entrepreneur, en l'occurrence M. Pourtal. Notons toutefois que des dérogations interviendront entre les premières constructions et les suivantes.

L'étude de la décoration des constructions est riche d'enseignements, car les constructions élevées avenue Feuchères permettent de mieux saisir l'évolution architecturale des bâtiments juste au moment des premières implantations de gare.

1.3.4.5.1. – Composition principale : du néo-classicisme au néo-renaissance

Les élévations de l'avenue Feuchères suivent un principe qui existait antérieurement et qui sera également repris ensuite : chaque niveau est séparé par une corniche plus ou moins importante. On retrouve ce principe à Nîmes sur les boulevards et rue Auguste, mais aussi à Paris, rue de Rivoli.

« Dès les années 1770, quelques façades font apparaître des éléments décoratifs montrant que les architectes et sculpteurs nîmois et leurs clients sont au fait de l'esthétique nouvelle élaborée alors. Les maisons [...] préfigurent déjà le début du XIX^e siècle. On peut y noter notamment une juxtaposition de baies rectangulaires au niveau supérieur et de baies en "plein cintre" au rez-de-chaussée⁵⁴⁵. »

⁵⁴⁵ – « Les encadrements sont à nouveau fort soignés, avec une mouluration à crossettes pour les fenêtres des étages et, autour des arcs du rez-de-chaussée, un appareil à refends, l'unité de la composition étant obtenue grâce aux clefs qui sont partout ordonnées de dés de pierre, et aux bandeaux d'étage. Celui du premier niveau affecte la forme d'une corniche moulurée ; par contre, aux niveaux supérieurs courent deux frises grecques, motif néo-classique par excellence, mais qui n'a été employé que sur cet immeuble, à Nîmes. »

« On retrouve dans plusieurs artères nîmoises ces arcs au rez-de-chaussée, avec ou sans ailettes, et à propos desquels on peut faire deux remarques. D'une part, ils apparaissent dans le projet d'embellissement de la ville par J. A. Raymond, au rez-de-chaussée des immeubles qui auraient partiellement cerné sa "place Royale". D'autre part, ces arcs sont presque toujours employés pour des immeubles installés aux abords des monuments antiques, comme si cette forme, rappelant les arcades des Arènes, avait paru la plus apte à créer une osmose entre des monuments et les édifices neufs ou rénovés les entourant : ainsi en face de la porte d'Auguste, à l'angle de la rue Colbert ; sur le pourtour des Arènes et non loin de celle-ci, au rez-de-chaussée de l'actuel lycée A. Daudet ; dans la rue Auguste, le boulevard A. Daudet et les autres artères proches de la Maison Carrée ; ou encore pour la façade, sur la rue de la République de l'ex-Hôtel-Dieu, voisin de la porte de France et même à la gare [...]. » POTAY

Les débordements n'existent pas ou peu, sauf pour les balcons ou balconnets. Cette composition est reprise plusieurs fois, mais avec des variantes : des corniches séparent chaque niveau, mais elles peuvent être différentes suivant les niveaux et l'importance que l'on veut donner aux différents étages. Généralement, le rez-de-chaussée comporte des ouvertures cintrées, mais il arrive qu'elles soient supprimées. Les variantes présentent, ou non, un bossage à tous les niveaux, des balcons ou balconnets, des éléments individuels, comme la présence d'une fenêtre cintrée au milieu de la façade. Selon l'importance de la parcelle, la porte est parfois centrale, et un attique peut couronner le bâtiment.

Si d'une manière générale les bâtiments comportent trois étages, quelques uns n'en possèdent que deux : l'architecture peut-être plus simple, moins imposante, des bandeaux séparent chaque niveau, mais des balcons peuvent agrémenter la façade.

Le but de notre étude n'est pas ici de faire une description complète de l'architecture des façades, mais nous nous intéresserons tout de même à quelques exemples de constructions sur l'avenue Feuchères, notamment les premiers bâtiments élevés sur les terrains Pourtal, puis ceux du côté impair et du côté pair de la voie. En effet, dans l'ensemble les constructions sont érigées plus rapidement du côté est que du côté ouest. Il faut y voir l'effet des modifications apportées au plan du quartier dans cette direction, notamment l'implantation de la Préfecture,. La qualité architecturale de cette avenue est suffisamment remarquable pour qu'on s'y attarde, et pour permettre une comparaison avec la percée d'Avignon, que nous décrirons dans la seconde partie.

1.3.4.5.2. – Les premières constructions : les immeubles Pourtal

Dès le 19 janvier 1844, Monsieur Pourtal demande l'autorisation de construire une maison de trois étages. Son plan « répond par la régularité et l'élégance de ses détails à la sage prévoyance de la délibération du 20 février 1842 et assure en ce qui concerne, la construction régulière et convenable de l'avenue Feuchères⁵⁴⁶ ».

La propriété Pourtal comporte un ensemble de plusieurs maisons dont deux identiques. Il est difficile d'en identifier les limites séparatives, sinon par le nombre de portes cochères, la teinte du ravalement, la présence ou non de volets, et éventuellement les gouttières.



Fig. 135 – Immeuble Pourtal, 9 et 11 av. Feuchères - (photo de l'auteur)

⁵⁴⁶ - AMN – DCMN – 19 janvier 1844. Construction sur l'avenue Feuchères. Approbation du plan présenté par M. Pourtal, entrepreneur.

Ces bâtiments sont composés de trois étages sur un rez-de-chaussée à bossages (l'ensemble ne comprend pas d'entresol). La façade est percée d'ouvertures régulières dont la partie haute est cintrée au rez-de-chaussée et au premier étage. Les fenêtres se superposent aux ouvertures du niveau inférieur, celles du premier et deuxième niveaux présentent un léger encadrement, limité à l'arrondi pour le premier, rectangulaire et total pour le second. Une corniche sépare le rez-de-chaussée et le premier étage, ainsi que celui-ci et le deuxième. Hormis ces détails et les bossages du rez-de-chaussée, la façade est lisse. Les appuis de fenêtre du premier et deuxième étage sont en fer forgé, mais il n'y a aucun balcon.

Ici, la séparation est nette entre le rez-de-chaussée et les étages supérieurs. Cet effet est également visible sur de nombreuses maisons parisiennes de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, notamment aux n°2 et n°4 rue de la Chaussée d'Antin à Paris. Toutefois, l'entrepreneur Pourtal modifie ici la hiérarchisation des étages : les ouvertures du premier étage sont plus grandes que les autres, celles du dernier plus petites, car la taille des fenêtres semble proportionnelle à la hauteur des niveaux. Cette prédominance du premier étage est renforcée par le choix de fenêtres en plein-cintre, et également par la présence d'une corniche qui l'isole des deux niveaux supérieurs. La planéité de cette façade, la simplicité et la régularité de l'espacement des ouvertures, confèrent à cet ensemble une certaine homogénéité. De plus, l'effet induit par la volonté de ne pas séparer le deuxième et le troisième niveaux par une corniche confère à l'ensemble une certaine monumentalité et une certaine beauté. Leur architecture se situe dans la continuité des immeubles construits précédemment, non seulement rue Auguste et boulevard Alphonse Daudet, malgré le fait que ces derniers n'ont que deux étages, mais également sur les boulevards⁵⁴⁷.

1.3.4.5.3. – La maison du 5 avenue Feuchères, à l'angle de la rue Pradier

Très rapidement, l'usage de motif pour les fenêtres cintrées est remis en question afin de permettre aux propriétaires de construire à moindres frais. Ainsi, la maison à l'angle de l'avenue et de la rue Pradier ne comporte pas de fenêtres cintrées et le bossage du rez-de-chaussée est moins accentué que dans les maisons Pourtal. Les ouvertures sont régulières et superposées les unes aux autres. Les trois niveaux supérieurs semblent de hauteur identique ; il en est de même pour les fenêtres. Seule leur largeur diffère entre les deux premiers étages et le troisième. Deux corniches existent, la première entre le rez-de-chaussée et le premier niveau, et la seconde entre le deuxième et le troisième, celle-ci étant plus importante que la première. La séparation entre le premier et le deuxième étage est très légèrement marquée. Les appuis de

⁵⁴⁷ - Voir 1^{er} chapitre sur Nîmes, la rue Auguste et le boulevard de la Comédie, aujourd'hui boulevard Alphonse Daudet.

fenêtres des premier et deuxième étages sont identiques. Les fenêtres des niveaux supérieurs arborent un encadrement à crossettes.

Cette construction constitue une des variantes des premiers immeubles Pourtal, que l'on retrouve sur plusieurs voies de Nîmes, et notamment sur les boulevards. Cependant ce bâtiment situé à un angle présente deux façades sur rue différentes : celle sur l'avenue Feuchères est en pierre taillée lisse, celle sur la rue Pradier est en moellons recouverts d'un enduit qui s'est délité, sauf au niveau du socle.



*Fig. 136 – Maison d'angle rue Pradier et 5 av. Feuchères
(photo de l'auteur)*

1.3.4.5.3. – La maison 7 avenue Feuchères

Contrairement aux deux exemples précédents, cet immeuble est marqué, d'une part, par un traitement en bossage sur la totalité de la façade, et d'autre part, par la présence de balcons filants au dernier étage et individuels pour les deuxième et sixième fenêtres aux premier et second niveaux. Sa composition est symétrique de part et d'autre de la porte d'entrée, située au centre. De fait, dans les étages, les balcons encadrent la partie centrale du bâtiment, constituée de trois fenêtres.

La baie en plein cintre n'est utilisée que pour les ouvertures du rez-de-chaussée. Les fenêtres sont encadrées de moulures. Un attique couronne cet immeuble.



Fig. 137 – Maison 7 av. Feuchères - (photo de l'auteur)

1.3.4.5.4. – le 19 avenue Feuchères - La maison à pilastres



Fig. 138 - Maison 19, av. Feuchères - (photo de l'auteur)

À Nîmes, la décoration des constructions antérieures est assez sobre. Ici, des éléments jusqu'alors peu utilisés apparaissent, comme le pilastre. Il est employé en façade, au niveau des étages, non seulement sur les côtés du bâtiment, mais également entre chaque ouverture : le pilastre est alors simplement marqué par un léger décroché par rapport au nu de façade. Les pilastres des deux étages sont différents : ceux du premier, cannelés, sont posés sur un socle, de la largeur de l'allège des fenêtres, et sont surmontés d'un couronnement d'aspect corinthien. Au deuxième niveau, les pilastres sont plus simples, et reposent sur le bandeau servant d'appui de fenêtre et couronné d'un chapiteau d'aspect ionique. Au rez-de-chaussée, l'allège des ouvertures est constituée d'une sorte de balustre composé de deux cônes renversés.

Les fenêtres sont toutes rectangulaires et entourées par des encadrements simples ou à croisettes. Au premier étage, les allèges des fenêtres sont maintenues par des croisillons en pierre. Ce motif est repris à l'étage supérieur mais de manière plus simple. Au deuxième niveau, les fenêtres des deux extrémités sont surmontées au niveau du toit par un fronton triangulaire. Les niveaux sont séparés par des corniches.

L'horizontalité de la façade est accentuée par la création d'un bandeau de la largeur des allèges des fenêtres. Le rez-de-chaussée est à bossages, la porte cochère, au centre, décorée en partie supérieure. Ils sont cependant surmontés de décorations diverses. Cette maison, située à côté d'un hôtel, ne comportait initialement que deux étages.

Les pilastres sont également utilisés dans la maison Bézard, à l'angle de l'Esplanade, du côté des numéros pairs.

1.3.4.5.5. – L'hôtel Bézard



Fig. 139 – Hôtel Bézard - (photo de l'auteur)

La parcelle de la maison Bézard est achetée respectivement le 17 octobre 1845 pour 2000 m², et le 10 mars 1846 pour les 1528 m² restants. L'élévation de la maison est approuvée par une délibération du conseil municipal en date du 27 février 1846.

L'architecte de cet immeuble est connu, il s'agit de Gaston Bourdon, architecte départemental. Cet édifice se distingue de tous les autres sur l'avenue Feuchères par son caractère d'inspiration néo-renaissance. Ce courant architectural fait référence à la maison du 28 rue Saint-Georges à Paris, dit « hôtel de Païva », construite par l'architecte Édouard Renaud, qui date de 1840-1841, et dont l'élévation avait été diffusée sous forme de gravure⁵⁴⁸.

La façade de l'immeuble Bézard

« [...] comprend un rez-de-chaussée surélevé, deux étages et un attique (étage de comble placé sous la corniche du couronnement). Le rez-de-chaussée s'abrite derrière un mur à bossages formant soubassement. Il est rythmé par un jeu de colonnes doriques engagées (colonne partiellement noyée dans le mur). À l'angle et aux deux extrémités, ces colonnes jumelées encadrent une niche surmontée d'une table. Il est percé de deux portes cochères et d'une porte d'entrée donnant sur un vestibule dont la voûte s'appuie sur d'élégantes colonnes ioniques peintes en faux marbre.

Le premier étage est scandé par des pilastres corinthiens ornés de patères (décor de forme circulaire) encadrant neuf baies sur l'Esplanade et neuf baies sur l'avenue Feuchères ; elles sont surmontées alternativement de têtes d'hommes et de têtes de femmes d'inspiration Renaissance et s'ouvrent sur un balcon bordé d'un garde-corps en fonte à décor de rinceaux et de têtes. Ce balcon s'appuie sur des consoles ouvragées.

Le deuxième étage est percé de fenêtres serliennes (baie centrale couverte d'un arc en plein cintre repose sur des colonnes ioniques. Il est couronné d'une corniche à métopes (fraction de frise comprise entre deux triglyphes, ou entre de modillons) et à modillons (petit support de forme quelconque, placé sous une corniche, élément de décor).

L'étage d'attique termine la composition par une alternance de frontons curvilignes et de frontons triangulaires reposant sur des petits pilastres corinthiens.

La façade postérieure s'ouvre sur la cour par une élégante loggia à l'italienne surmontant le vestibule du grand escalier. Au-delà s'étendait autrefois un jardin.

Cet hôtel marque, pas sa disposition intérieure, une transition entre l'Hôtel particulier et l'immeuble de rapport. Il abritait sur l'Esplanade la demeure de

⁵⁴⁸ - « Le style néo-Renaissance, que Michel Fleury appelle avec drôlerie le "Renaissance amélioré", connaît alors un grand succès depuis la restauration de Fontainebleau, et ensuite de Blois et du vieux Louvre. Dès 1835, la maison construite par l'architecte Dussillion pour son propre usage constitue l'une des premières manifestations de ce style dans l'architecture civile parisienne. Renaud semble avoir été fidèle à ce genre puisqu'on lui doit également les immeubles de rapport n°15-17, rue Rambuteau à Paris, et, dans le même quartier, la ravissante maison de l'ornemaniste Lechesne, rue Fontaine, dessinée avec la même abondance décorative en 1843. »

Monsieur Bézard, mais comprenait sur l'avenue Feuchères des appartements destinés à la location⁵⁴⁹. »

Des modifications ont été apportées à l'hôtel Bézard dans les années 1930 pour le service des Postes (nouvelle porte cochère sur l'avenue Feuchères).

L'hôtel Bézard introduit la diversité dans la composition de sa façade, mais par rapport à celles des autres édifices de l'avenue Feuchères, son architecture est maniérée, et même un peu lourde. L'angle de l'avenue Feuchères et de l'Esplanade est légèrement arrondi et comporte une fenêtre dans l'angle. La fenêtre de l'attique est surmontée par un fronton.

1.3.4.5.6. – Le 4 avenue Feuchères



Fig. 140 – 4, av. Feuchères - (photo de l'auteur)

La façade du 4 avenue Feuchères se distingue des autres constructions par son aspect planéiforme et par une composition centrale autour de trois fenêtres, dont la décoration est modifiée à chaque niveau : au premier étage, les trois ouvertures

⁵⁴⁹ - HOURS Jacques, *Une histoire de l'hôtel Bezard - Le joyau de la Poste nîmoise*, Lacour éditeur, 1994.

centrales forment un élément unique souligné par un balcon. Les baies sont formées en partie haute par un plein cintre, et sont surmontées par une ornementation florale ; de part et d'autre de ce motif, sur les côtés, une fenêtre surmontée par un rectangle, dont la partie supérieure est légèrement coupée dans les angles. Au rez-de-chaussée, la composition est différente : la porte d'entrée est située sur le côté.

La maison qui lui fait suite sur l'avenue Feuchères est accessible par le 2 rue Jeanne d'Arc.

1.3.4.5.7. – Le 2, rue Jeanne d'Arc, angle avenue Feuchères



Fig. 141 – 2, rue Jeanne d'Arc - (photo de l'auteur)

Cette maison se singularise par son accès, sur la première rue perpendiculaire à l'avenue depuis l'Esplanade. Elle fait partie des premiers immeubles construits sur ce côté. La façade sur l'avenue est soignée et se retourne partiellement sur la rue

secondaire. Son architecture se situe dans la lignée des premiers bâtiments érigés, et fait référence aux constructions antérieures, en abandonnant toutefois le plein cintre des fenêtres. Chaque niveau est séparé par des corniches. Une série de trois fenêtres marque chaque niveau sur l'avenue : au premier étage, un balcon dessert l'ouverture centrée. Une fenêtre est aménagée dans l'angle, celle du premier niveau est soulignée par un balcon. Cette composition accentue le retournement de la façade sur la rue secondaire jusqu'à sa première ouverture. Cependant, l'élévation sur la rue Jeanne d'Arc est plus lisse, bien qu'en pierre de taille : les corniches s'amenuisent, soulignant légèrement les niveaux. Cette différenciation dans le traitement des façades des maisons d'angle se retrouve dans la maison située de l'autre côté de la rue Jeanne d'Arc.

1.3.4.5.8. – Le 1 rue Jeanne d'Arc, angle avenue Feuchères

Comme la maison précédente, cette maison de trois étages sur rez-de-chaussée et sous-sol est située à l'angle de la rue et de l'avenue, mais son entrée se situe rue Jeanne d'Arc. Son architecture de ce côté est proche du langage des premières constructions, mais elle s'en distingue par la composition de sa façade.

Le rez-de-chaussée, en bossage, forme un socle sur l'avenue en accentuant les joints horizontaux et verticaux des pierres ; il se retourne sur la rue Jeanne d'Arc, mais son traitement est plus simple.

La façade sur l'avenue Feuchères est percée de cinq fenêtres par niveau, mais contrairement à la majorité des édifices, les premier et deuxième étages ne sont pas séparés : la partie centrale et les trois ouvertures centrales, plus rapprochées, sont mises en valeur par un fond légèrement décalé vers l'avant dont les joints horizontaux sont accentués, et soulignées au premier étage par un balcon en fer forgé et une légère corniche au dessus de ces ouvertures et au premier et deuxième étages. La corniche entre les deuxième et troisième étages est plus importante que celle séparant le rez-de-chaussée et le premier.

L'élévation du côté de la rue Jeanne d'Arc est plus lisse et les bossages du rez-de-chaussée ne se retournent pas. Néanmoins, elle est composée : l'entrée est située au milieu du côté de la maison et celle-ci est surmontée au premier d'une fenêtre composée d'une double ouverture cintrée. Ce même motif est repris au deuxième étage, mais de manière plus simple. De part et d'autre de cet axe central, une fenêtre simple ou encadrée est ouverte sur chacun des quatre niveaux. Entre l'axe de la porte d'entrée et ces fenêtres rectangulaires, des oculi pleins ou vides.



Fig. 142 – Angle Feuchères, 1, rue Jeanne d’Arc _ (photo de l’auteur)

1.3.4.5.9. – Le 6 avenue Feuchères, la continuité du néo-classicisme

Le 6 avenue Feuchères est une ample bâtisse de sept travées sur quatre niveaux, entre deux mitoyens, composée de manière symétrique et utilisant le langage néo-classique.

Au rez-de-chaussée, l’entrée est située dans l’axe sous la travée médiane : il s’agit d’une porte cochère en plein cintre, entouré d’un arc mouluré. Elle est encadrée, ainsi que les ouvertures extrêmes, par des pilastres encastrés, dont les chapiteaux supérieurs se détachent vers l’avant pour supporter le balcon du premier étage. De part et d’autre sont percées trois fenêtres rectangulaires identiques.

Aux niveaux supérieurs, nous retrouvons la même répartition des ouvertures, avec, au premier, des portes-fenêtres donnant sur un balcon en fer forgé filant sur toute la longueur de la façade. Ce balcon en fer forgé est interrompu par des petits murets qui soutiennent les colonnes cannelées du premier étage.

Les ouvertures sont entourées de moulures. La fenêtre centrale, ainsi que les fenêtres extrêmes, sont encadrées de colonnes rondes, coiffées de chapiteaux ioniques, dont la partie supérieure s’inscrit en avant de la corniche qui sépare le premier étage du

deuxième. Ce motif se situe dans la continuité des pilastres du rez-de-chaussée. Aux niveaux supérieurs, des pilastres engagés reproduisent ce motif.



Fig. 143 – 6, av. Feuchères

Au premier étage, la travée médiane est mise en valeur par un fronton cintré, positionné en avant. Celle du deuxième étage est composée d'un fronton triangulaire. Le langage architectural y est plus riche et se joue des éléments classiques.

Les niveaux sont séparés par des corniches, plus importantes à mesure qu'on s'élève dans les étages.

1.3.4.5.10. – Le 8 avenue Feuchères

L'édifice du 8 avenue Feuchères comporte quatre travées sur quatre niveaux. Il semble faire le pendant de l'angle situé au 1 rue Jeanne d'Arc.

Le rez-de-chaussée est appareillé à refends. Dans l'angle droit, la porte en bois est surélevée : on y accède par trois marches. À gauche de cette porte, trois fenêtres rectangulaires s'inscrivent dans le socle formé par les joints horizontaux. Aucune décoration particulière ne vient encadrer les ouvertures. A la base de l'immeuble, sous les allèges des fenêtres, les petits soupiraux du sous-sol sont en demi-cercle.



Fig. 144 – 8, av. Feuchères - (photo de l'auteur)

Aux niveaux supérieurs, les fenêtres sont réparties de manière égale. Toutefois, au premier étage, deux portes fenêtres centrées rapprochées desservent un balcon en fer forgé, soutenu par onze consoles. Les encadrements des fenêtres sont identiques à chaque niveau. À chaque plancher des corniches séparent les étages. Le dernier niveau est dépourvu de toute modénature. Il est possible qu'il s'agisse d'une surélévation, mais nous n'en avons pas la confirmation.

Sur la rue Bernard Aton, la façade de l'édifice est plus simple et comporte quatre travées. Elle est néanmoins construite en pierre de taille. L'angle n'est pas coupé. Il est souligné sur les deux voies par un effet de colonne plate. Les corniches se retournent également à chaque niveau.

1.3.4.5.11. – Le 12 avenue Feuchères⁵⁵⁰

Comme le 6 avenue Feuchères, le 12 est une ample bâtisse comportant sept travées, sur trois niveaux. Les murs sont en pierre de taille.



Fig. 145 – 12, avenue Feuchères - (photo de l'auteur)

Le rez-de-chaussée est appareillé à refends. Les soupiraux de la cave sont placés sous les allèges des fenêtres. L'entrée principale se trouve dans l'axe sous la travée médiane : il s'agit d'une grande porte en plein cintre. Elle est surmontée d'un arc en plein cintre, mouluré, et dont le centre est occupé par une grille en fer forgé en

⁵⁵⁰ - La parcelle du 10 avenue Feuchères est occupée par la Préfecture. Voir ci-après le paragraphe 3.4.5.17.

éventail. Deux petits pilastres rainurés l'encadrent, surmontés de petits chapiteaux mélangeant les styles. De chaque côté, trois fenêtres sont posées sur un socle : elles sont encadrées de moulures et d'un léger entablement en partie supérieure. Un balconnet en fer forgé s'inscrit dans l'allège.

Entre les deuxième et troisième fenêtres, ainsi qu'entre les cinquième et sixième fenêtres, des colonnes à refends soutiennent les extrémités du balcon. Ce même type de colonne se retrouve à tous les niveaux de chaque côté de la façade. Une large corniche en avant sépare le rez-de-chaussée du premier étage.

Un balcon file au premier étage devant les trois portes-fenêtres centrales ; il est soutenu par six consoles dont quatre s'inscrivent entre les ouvertures. Au deuxième niveau, deux balcons filent sur chacune des deux fenêtres extrêmes.

L'axe médian est souligné, outre par la porte d'entrée, par deux pilastres cannelés, à chapiteaux de type corinthien au premier, et surmonté d'un entablement qui s'inscrit dans la corniche supérieure avec le deuxième étage.

L'édifice est surmonté d'une large balustrade en pierre incluant des ouvertures des balustres entre les travées. La corniche supérieure est bordée de triglyphe.

Le côté du bâtiment situé rue Raymond Marc est également en pierre, et reprend les principes basiques du langage architectural de l'avenue Feuchères. Une seconde porte d'entrée existe à l'extrémité du bâtiment. La fenêtre d'angle au premier étage est supprimée.

1.3.4.5.12. – Le 14 avenue Feuchères

Ce bâtiment en pierre de taille est composé de cinq travées sur trois niveaux.

Au rez-de-chaussée, la porte principale est située sur le côté droit de la façade. L'axialité est pourtant marquée par les trois fenêtres centrales dont l'importance est soulignée par un pilastre, de part et d'autre de ces ouvertures, et qui soutient le balcon en fer forgé du premier étage. Les allèges des fenêtres du rez-de-chaussée sont composées d'un appui en fer forgé, dans la continuité de l'allège des soupiraux du sous-sol.

L'encadrement des fenêtres est simple, mais néanmoins marqué par une légère bordure qui se surimpose à la façade ; il en est de même pour l'entablement supérieur. Une fine corniche court entre les fenêtres et les soupiraux. Il en est de même pour la porte d'entrée. Seule une clef de voûte marque sa différence.

Les ouvertures du premier étage reprennent le principe de celles du rez-de-chaussée. Seule la porte-fenêtre centrale est surmontée d'un entablement en avant, légèrement cintré en partie supérieure. Les pilastres engagés sont surmontés d'un chapiteau

composite. Ce niveau est surmonté d'une large corniche qui semble indiquer que le bâtiment a été surélevé.



Fig. 146 – 14, av. Feuchères, - (photo de l'auteur)

1.3.4.5.13. – 16 avenue Feuchères

Cet édifice est le seul qui ne soit pas construit à l'alignement. Il est aujourd'hui occupé par le tribunal administratif et il avait abrité précédemment un commissariat de police.

C'est un hôtel particulier, en pierre de taille, construit en retrait et de manière isolée. À l'alignement de l'avenue, deux petits pavillons sont construits de part et d'autre de la parcelle. Une grille en fer forgé surmonte un muret.

Le bâtiment principal est composé de deux avant corps d'une travée chacun, et d'un retrait constitué de cinq travées. L'angle des avancées est légèrement arrondi. Des corniches correspondent aux niveaux des planchers.

Au rez-de-chaussée, il n'y a pas de porte d'entrée sur cette façade : les cinq portes-fenêtres du corps principal ouvrent sur une terrasse. Elles sont surmontées par des ouvertures hautes, bordées de balconnets. Aucune différenciation n'existe entre les deux étages supérieurs. Le bâtiment est couronné par une allège haute, bordée en partie inférieure par une corniche à redents.



Fig. 147 – Hôtel Silhol - (photo de l'auteur)

1.3.4.5.14. – Le 18 avenue Feuchères

Ce dernier édifice du côté pair de l'avenue rompt avec l'ordonnance des immeubles de l'avenue. Bien qu'il reprenne des éléments architecturaux courants, il est le premier à proposer une loggia au niveau de l'élément central, aux premier et deuxième étages.

Le rez-de-chaussée est aujourd'hui occupé par une brasserie et un bar-tabac. On parvient toutefois à y lire l'élément central, composé également d'un retrait. Quatre

colonnes cannelées d'ordre ionique au niveau des chapiteaux sont posées sur un muret.

Au premier étage, l'élément central est composé de deux colonnes à chapiteau de type corinthien. Les ouvertures sont cintrées en partie haute, avec une clef de voûte. Des corniches filent au niveau des planchers. Au niveau de la toiture, l'élément central est surmonté par un étage partiel, percé d'un oculus surmonté par un arrondi au niveau de la toiture, et d'une fenêtre de part et d'autre.



Fig. 148 – angle av. Feuchères et bd. Sergent Triaire - (photo de l'auteur)

1.3.4.5.15. - Les angles et les saillies

D'une manière générale, la forme des angles des constructions est précisée dans le règlement du quartier : ils doivent être en « tour ronde », suivant un principe utilisé antérieurement (à l'exemple de l'avenue Feuchères et de la rue Chaffoy).

En 1734, lorsque les règles d'alignement sont étendues aux faubourgs⁵⁵¹, il est préconisé des pans coupés aux angles des maisons, pour « faciliter les virages aux voitures attelées ». La largeur de ces pans est même fixée à 2 mètres 80 entre 1750 et 1770. Corinne Potay souligne qu'ils sont souvent ornés de balcons avec appuis en ferronnerie. Toutefois, à la fin du XVIII^e et dans la première moitié du XIX^e siècle, on privilégie l'angle arrondi.

Les éléments en saillies sont strictement limités par les règlements d'alignement. Au XVIII^e siècle, « les bancs, seuils et buttes-roues ne doivent pas déborder de plus de 12 pouces (0,32 mètres) dans les rues les plus larges, et de plus de 8 pouces (0,21 mètres) dans les rues étroites ». Les bancs et les étalages de boutiques sont également limités.

Les balcons ne sont pas interdits, mais ils ne doivent pas dépasser une certaine largeur.

1.3.4.5.16. – Le collège

Le collège dit Feuchères, institution religieuse de l'Assomption, est antérieur à la création de l'avenue Feuchères. Il occupait, entre les rues de la Servie, Pradier et Monjardin, l'emplacement d'un domaine des Templiers, lesquels y possédaient l'église de Saint-Jean de Jérusalem et ses dépendances depuis le XIII^e siècle. Le nouveau collège date de 1839 et sera aménagé en 1841. Son agrandissement résulte de l'acquisition d'un terrain ayant appartenu à l'historien Léon Ménard.

⁵⁵¹ - ADG – (Archives communales de Nîmes) – LL 35, f°59, 24/11/1734, « De l'alignement des maisons que l'on construit au dehors de la ville », cité par Corinne POTAY, p. 71.



Fig. 149 – Le Collège - (photo de l'auteur)

Le fondateur de ce collège est le père d'Alzon, qui fait acheter les bâtiments de l'Assomption en 1921 pour y installer un lycée de jeunes filles.

La façade du collège sur l'avenue Feuchères est composée de trois corps : à chaque extrémité, un pavillon de deux étages, au centre un bâtiment linéaire à un seul niveau, surmonté par un balcon à balustres. Au centre, la porte principale du collège est encadrée par un double jeu de pilastres. Les fenêtres sont rectangulaires. Les pavillons comportent un jeu de trois ouvertures à chaque niveau ; au rez-de-chaussée, les fenêtres rectangulaires sont encadrées par un bandeau rainuré, et arrondies dans les angles ; au premier étage, les baies sont cintrées, avec une clef de voûte, et au troisième, elles sont rectangulaires et encadrées par un bandeau plus simple. Les côtés du pavillon sont bordés de pilastres à chaque niveau, mais celui du milieu diffère des deux autres : les deux pilastres des premiers niveaux présentent un chapiteau corinthien. Une corniche ou allège sépare chaque niveau.

1.3.4.5.17. – La préfecture

« Les préfectures sont par contre un champ typologique plus ouvert et plus vaste. Elles hésitent en général entre les références du Grand Siècle et le modèle néo-renaissant, moins prétentieux et plus proche du pouvoir local⁵⁵². »

⁵⁵² - LEMOINE B., *La France du XIX^e siècle*, Paris, éditions de La Martinière, 1993.

« Institués par une loi du 28 pluviôse an VIII, les préfets reprennent sous le Premier Empire les anciens hôtels d'intendance – eux-mêmes la plupart du temps installés dans d'anciens hôtels particuliers – ou des bâtiments ecclésiastiques reconvertis, notamment des évêchés. Seulement quatre préfectures nouvelles sont construites à cette époque, dont celle de la ville



Fig. 150 – La Préfecture - (photo de l'auteur)

Nous ne détaillerons pas en détail l'architecture de la Préfecture du Gard, ce n'est pas le but de notre étude, de même que nous ne reviendrons pas ici sur l'histoire de l'équipement (voir à ce sujet le paragraphe 1.5.3.). Toutefois, nous en donnerons quelques détails et principes.

Après le débat sur son implantation, qui commence dès 1846 et se poursuit jusqu'au début des années 1850, le projet est confié à l'architecte du département, Feuchères, qui travaille sous le contrôle du conseil des Bâtiments civils.

La disposition en U de l'édifice est représentative de plusieurs équipements administratifs contemporains, et notamment des préfectures. Le premier bâtiment construit pour être affecté à une préfecture est celui d'Aurillac dans le Cantal entre 1800 et 1814. Le premier plan en U est celui érigé en 1805 à la Roche-sur-Yon⁵⁵³. Il en est de même au Puy en Velay⁵⁵⁴, sur la place du Breuil en 1821 : « L'entrée du public se fait par la cour résultant de la forme du plan tandis que l'espace privatif concrétisé

nouvelle de La Roche-sur-Yon en 1804-1805 par l'ingénieur des Ponts et Chaussées J. Cormier. En revanche huit préfectures sont édifiées sous la Restauration.

Le Second Empire voit la mise en œuvre d'un vaste programme de construction de préfectures. Pas moins de treize édifices sont élevés à cette époque. La confirmation du rôle du préfet comme pivot de la ville politique locale est consacrée par l'ampleur que l'on donne désormais à la préfecture. C'est une architecture de palais et de château royal que l'on retrouve dans la plupart de ces édifices, qui s'inspirent des grands archétypes [...]. »

⁵⁵³ - DELAVAL Alain, « La préfecture et l'église Saint-Louis et la diffusion des modèles architecturaux », in *Autour de la ville Napoléon*. Colloque de la Roche-sur-Yon, G. BIENVENU et G. TEXIER-RIDEAU (dir), Presses universitaires de Rennes, 2006.

⁵⁵⁴ - DOUTRE Marlyne, *Modalités de transformation de la ville au début du XIX^e siècle en Auvergne : l'édifice public et son espace urbain-pouvoirs et conflits*, Thèse, 2003, Université Paris VIII Vincennes-Saint-Denis.

par un jardin. » Marilyne Doutré précise à ce sujet : « Les préfectures s'inscrivent sans conteste dans cette lignée d'édifices à laquelle est dévolu le rôle de "vitrine" de la cité comme en atteste leur position emblématique à la frontière de la ville et de la nature. À cette situation ambiguë s'ajoute l'ambivalence du programme où le public côtoie le privé, suivant des espaces bien différenciés. »

À Nîmes, une fois la surface du terrain fixée, « l'absence de contraintes permet d'inscrire un édifice parfaitement régulier, sans déformation, dégagé de tous les côtés à l'opposé de la préfecture du Cantal qui reste enserrée dans le tissu urbain existant ».

Le plan en U implique, par l'accentuation de son axe principal, une division des façades en trois parties. Toutefois, les parties du U de la Préfecture de Nîmes, tout en étant parfaitement symétriques les unes par rapport aux autres, sont plus larges par rapport à la partie centrale que celle du Puy en Velay (Marilyne Doutré, p. 812) ; cette particularité a pour conséquence de renforcer l'aspect imposant de l'édifice. Composées de deux niveaux, elles sont constituées par un élément central qui avance sur l'avenue : sur cette avancée, le premier étage comporte une loggia composée de quatre colonnes et surmontée d'un fronton. Le rez-de-chaussée est percé de trois baies cintrées, assez éloignées les unes des autres, formant un socle ; l'étage supérieur est percé de cinq fenêtres.

« En associant une activité administrative à une fonction résidentielle, la préfecture se cherche une identité architecturale. Elle la trouve finalement dans le modèle de l'hôtel particulier auquel elle emprunte le plan en "U" ainsi que le choix de certains ornements architecturaux. Cette forme en plan est pratiquement employée dans toutes les préfectures construites pendant la période étudiée. »

Le dessin du projet est long à terminer. Le conseil des Bâtiments civils renvoie plusieurs fois le projet Feuchères, avant le début des travaux qui durent de 1855 à 1859. L'architecte avait initialement envisagé une galerie et un portique entre les deux ailes sur l'avenue Feuchères, mais ces éléments sont supprimés, à la fois pour des raisons d'économie, mais également parce qu'une grille en fer correspond mieux à une entrée de Préfecture. La cour est également plus profonde que celle envisagée dans le premier projet. Le conseil considère que le projet manque de caractère et de gravité. Grillon, rapporteur du projet en 1853, trouve que « la façade [manque] d'unité propre aux édifices publics. La décoration de ces élévations lui [semble] un peu ambitieuse et très compliquée⁵⁵⁵ ». Le projet est donc modifié « de manière à donner au caractère général d'architecture, l'unité dont le défaut avait été signalé ».

⁵⁵⁵ - AN - Hôtel de la Préfecture. Caserne de Gendarmerie. Construction. Séance du 6 novembre 1854. Rapport fait au conseil par M. de G.

1.3.4.5.18. – Les équipements commerciaux

À l'origine, la municipalité ne précise pas si l'avenue Feuchères doit devenir un centre d'activité commerciale. Son principal souhait est d'établir une belle avenue pour mettre en valeur la principale entrée de la ville ; elle la destine plutôt à l'habitat, ce qui laisse penser qu'elle n'y prévoit pas particulièrement d'activité commerciale. Au milieu du XIX^e siècle, les commerces se situent principalement dans le centre ancien, mais ils ne sont pas absents des abords de l'Esplanade, notamment en ce qui concerne la fonction hôtelière. En effet, celle-ci se situe sur l'axe de la route royale d'Avignon à Montpellier, et les messageries et les hôtels de voyageurs sont établis principalement à proximité. Parmi, les hôtels les plus connus à Nîmes figurent l'hôtel du Luxembourg, à l'angle de l'Esplanade et de la rue Notre-Dame, et l'hôtel du Midi, sur la place de la Couronne.

Si l'avenue Feuchères ne se caractérise pas par ses équipements commerciaux, elle n'en est cependant pas totalement dépourvue.

En 1850, un hôtel-restaurant s'y établit, ainsi qu'un pâtissier-confiseur. En 1856, on relève la présence de deux tabacs, d'une épicerie, d'un bourellier et d'un carrossier. En 1860, on y trouve aussi trois cafetiers, un marchand de fleurs et une épicerie⁵⁵⁶.

La proximité du Palais de Justice attire de nombreux magistrats depuis son édification, lesquels logent dans le quartier, et principalement sur l'avenue Feuchères.

Depuis 150 ans, l'équipement commercial semble avoir peu varié : aujourd'hui, deux hôtels de voyageurs y sont implantés, ainsi qu'un laboratoire de biologie, un coiffeur, deux cafés, deux agences immobilières, et deux équipements, la gendarmerie et la préfecture. Trois cabinets d'avocat y ont également ouvert leurs bureaux.

En fait, à Nîmes, les principaux commerces ainsi que les banques s'implantent au nord du centre ancien, lors de la restructuration de la partie nord de l'écusson, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, contrairement à ce que l'on remarque à Avignon, pendant la même période, avec la percée du cours Jean-Jaurès et de la rue de la République.

⁵⁵⁶ - BN - Annaires du Gard, 1850, 1855 et 1860.



Fig. 151 – Hôtel de Milan, 18, av. Feuchères - (photo de l'auteur)

1.3.4.6. – La monumentalité du projet de l'avenue Feuchères et de l'Esplanade

Le projet de l'avenue de l'Embarcadère constitue dès l'origine la nouvelle entrée de la ville. Avec l'Esplanade, elle compose un ensemble monumental. Toutefois, les deux espaces, de par leur nature, place et voie, fonctionnent indépendamment.

Dès la genèse du projet, le réaménagement de l'Esplanade fait partie du programme : l'Esplanade constitue un des éléments de monumentalité de l'avenue, tout en lui servant de dégagement. Cependant, sa préexistence, sa fonction et sa taille importante en font un lieu autonome. Au début du XIX^e siècle, après la destruction des remparts, la monumentalité de la place est affirmée par le projet d'embellissements envisagé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées Durand et Grangent. La reconstruction du Palais de Justice par Charles Durant en 1805 sur l'Esplanade, ainsi que l'aménagement de la place confirment cette volonté.

Outre l'Esplanade, la monumentalité de la rue est également donnée par la gare de voyageurs, même si, celle-ci, par sa forme (un viaduc, bâtiment longiligne à l'origine d'un seul niveau), et sa situation (le viaduc n'est séparé de l'avenue que par un boulevard), rendent cette monumentalité moins évidente : toutefois, la direction de l'avenue, et la mise en valeur de la gare par une série d'arcades confèrent au bâtiment de l'Embarcadère une certaine importance.

La largeur de l'avenue est spacieuse et équivalente au boulevard Jean-Jaurès (cours Neuf). Sa constitution, une allée centrale séparée des allées secondaires par deux trottoirs, plantée d'une double rangée d'arbres, lui attribue les caractéristiques d'une

promenade. L'avenue semble ainsi plus proche du modèle du cours⁵⁵⁷ que de celui l'avenue ou du boulevard. Cette notion est renforcée par sa fonction de promenade.

L'architecture soignée de l'avenue, ainsi que la présence de la Préfecture, renforcent également la monumentalité : à l'origine, les constructions de l'avenue Feuchères ne devaient comporter que deux niveaux. C'est la pression foncière qui fait qu'on érige trois ou quatre niveaux, mais de fait, cette hauteur des bâtiments correspond mieux à la largeur donnée. La continuité des corniches, mais aussi l'unité du temps de construction, une dizaine d'année, permettent d'offrir un ensemble cohérent, proche des ordonnancements, même si quelques dérogations d'alignement, à l'entrée de l'avenue depuis la gare, viennent légèrement brouiller cette impression unitaire (notamment l'hôtel Terminus qui nie l'angle de l'avenue avec le boulevard Talbot).

Si la réglementation prévue pour les constructions a conduit à soigner les façades, la situation de la voie par rapport à la ville et par rapport au Palais de Justice a permis d'attirer les classes aisées de la population nîmoise : de nombreux avocats ou magistrats habiteront dans les immeubles de l'avenue.

Initialement, le projet n'envisage pas d'intégrer des équipements le long de la voie, mais l'opportunité de terrains libres et vastes permet au conseil général du Gard d'y construire une nouvelle Préfecture. La rupture dans la continuité de l'alignement et l'architecture du bâtiment lui-même lui attribuent sa qualité de Préfecture.

Située à l'alignement sur le côté ouest de l'avenue, l'édifice est caractérisé par une architecture particulière : deux ailes, aux façades identiques et élevées sur deux niveaux, encadrent la cour d'honneur de la Préfecture. Toutefois, malgré la légère avancée des deux portiques, l'équipement s'insère dans la continuité des autres constructions et renforce ainsi l'homogénéité de l'avenue.

La monumentalité de l'avenue est également confortée par la qualité d'autres constructions, comme l'hôtel Bézard, à l'angle de l'avenue et de l'Esplanade. Imposant par sa taille et son architecture recherchée, l'hôtel représente une nouveauté architecturale à Nîmes au milieu du XIX^e siècle.

Les rues qui coupent cette avenue ne présentent pas de particularités, les angles sont traités sobrement, comme nous l'avons signalé précédemment.

⁵⁵⁷ - Voir GILLET Marc, « Le désir d'urbanité : les Cours provençaux », in *Monuments Historiques*, n° 133, juin-juillet 1984, pp. 47-51. Pour Marc Gillet, le cours est un espace sociabilisé autour de la promenade. Il apparaît au XVII^e siècle, à Paris, avec le cours de la Reine, et comme espace urbain, à Aix-en-Provence, avec le cours Mirabeau en 1649. À Nîmes, le boulevard Gambetta est l'ancien Grand et Petit Cours aménagés sur les anciens remparts au XVII^e siècle, et le boulevard Jean-Jaurès est l'ancien cours Neuf, ouvert dans le prolongement du jardin de la Fontaine au milieu du XVIII^e siècle, et qui structure le nouveau quartier de la Fontaine.

L'avenue de la Gare de Nîmes diffère de nombreuses nouvelles voies ouvertes dans la seconde moitié du XIX^e siècle (comme les percées), par sa largeur, son architecture, et la faible occupation commerciale, sauf du côté de la gare.



Fig. 152 – Hôtel Terminus, angle av. Feuchères et bd. Talbot - (photo de l'auteur)

1.3.4.7. – L'influence de l'avenue Feuchères sur la forme urbaine

L'avenue Feuchères, l'Esplanade et le nouveau quartier attenant forment une nouvelle composante de l'espace urbain, et achèvent l'aménagement de la ville suivant un processus d'extension engagé dans la seconde moitié du XVII^e siècle, avec successivement, la création du faubourg des Prêcheurs, du quartier Richelieu et du quartier de la Fontaine.

Bien que l'avenue Feuchères constitue la nouvelle entrée de la ville, elle ne la transforme pas complètement ; elle n'agit pas comme une percée qui modifie plus fortement la structure urbaine. Cependant, elle reporte plus au sud l'accès principal de la ville, qui se situait au niveau de l'Esplanade. Mais cette situation ne bouleverse pas totalement le sens des communications de l'ensemble de la ville, car celles-ci s'effectuent principalement d'est en ouest (ou vice versa). Les marchandises notamment arrivent par la gare du quartier d'Uzès, à proximité de la route d'Avignon.

L'avenue Feuchères forme un élément associant promenade et habitat au sud de la ville, comme le jardin et le quartier de la Fontaine l'avaient fait au XVIII^e siècle à l'ouest. Dans la seconde moitié du siècle, la création d'un jardin sur le mont d'Haussy permettra d'aménager également une promenade à l'est.

Ainsi, si l'avenue Feuchères et son quartier complètent la forme de la ville, ils ne transforment pas complètement sa structure initiale. Le viaduc du chemin de fer venant clore la ville, les communications des nouvelles voies ouvertes sont renvoyées vers les boulevards du centre-ville.



Fig. 153 – Vue de la rue Saint-Gilles - (photo de l'auteur)

Conclusion 1^{ère} partie – Nîmes

Cette première partie a mis en évidence le dynamisme urbain de Nîmes à travers les nombreuses extensions qui ont été réalisées depuis le XVII^e siècle jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Si sa taille n'est pas comparable à celle des grandes villes françaises comme Marseille, Lyon, Bordeaux ou Toulouse, Nîmes constitue néanmoins un bel exemple du principe de l'extension. Nous avons jugé nécessaire de rappeler les grandes lignes de son évolution, afin de définir au mieux les conditions qui préfigurent les choix en matière d'urbanisation, et de révéler les stratégies d'aménagement de la ville à partir de l'implantation de la gare de voyageurs. En effet, l'absence d'explications sur le choix de l'emplacement de ce nouveau quartier nous conforte dans l'idée qu'il existe dans la ville des sites prédéterminés pour accueillir les projets ou les équipements urbains. De fait, pour l'étude du quartier de l'Embarcadère, nous avons resitué ce projet dans la continuité des évolutions urbaines de la ville pour comprendre les motifs de ce plan au sud du centre ancien, ses causes, mais également l'origine de son dessin. Le peu d'études approfondies sur le plan du quartier de la Fontaine ne nous a pas permis de comparer les modes de production de cette extension avec celle qui nous intéressait (l'étude de ce quartier n'était pas l'objectif de ce travail). Par contre, nous avons décrit le plan du projet d'embellissement et d'alignement de l'architecte du Roi, Raymond, d'une part parce que ce projet voit le jour juste avant la Révolution, c'est à dire juste avant la période qui nous intéresse, et d'autre part parce que ce plan d'extension est situé à l'emplacement du futur quartier de l'Embarcadère, et qu'il nous permet de comprendre comment les architectes envisagent la ville à la fin du XVIII^e siècle. Il s'agit ici d'achever l'agrandissement de la ville au sud par un nouveau plan, entre les faubourgs Saint-Antoine et Roussy ; outre la réalisation des boulevards à l'emplacement de l'enceinte, ce projet permet de parfaire l'encerclement du centre ancien et de représenter ainsi une ville équilibrée dans sa totalité, et également de développer un modèle théorique d'extension offrant un modèle de ville idéale, à l'image sans doute des plans de la Renaissance et des plans des villes royales. Le plan dessine un système de voies qui convergent vers une vaste place royale ouverte sur le territoire, reprenant un principe souvent développé pour des têtes de pont⁵⁵⁸, de manière plus ou moins similaire, dans quelques villes, comme dans le projet déjà cité de Victor Louis à Bordeaux⁵⁵⁹. Cependant, ici ce n'est pas le fleuve qui borde l'Esplanade, mais la campagne, se rapprochant du modèle

⁵⁵⁸ - Voir le plan géométral de la ville de Lyon et de ses extensions par Perrache, sur la rive gauche du Rhône - 1769.

⁵⁵⁹ - On pourrait également citer le plan d'extension du Maréchal de Belle-Isle à Marseille, daté de 1751 ou le projet d'Antoine pour Dijon, de 1774, mais dans les deux cas, la place est centrale.

développé à Montpellier avec la place du Peyrou. A Nîmes, la composition est plus théâtrale, le demi-ovale poussant la comparaison avec la figure de la scène palladienne.

L'étude du plan d'alignement et de l'implantation des équipements dans la première partie du XIX^e siècle constitue un deuxième sous-chapitre qui rend compte de la réflexion urbaine avant le dessin du quartier de l'Embarcadère. La réalisation de ce plan a été longue, et ce malgré l'existence du projet d'embellissement et d'alignement de Raymond, qui le marque fortement, avec la réalisation des boulevards et de la « percée⁵⁶⁰ » de la rue Auguste.

La création de l'avenue Feuchères et du quartier de l'Embarcadère a lieu sous la Monarchie de Juillet, dans une période particulièrement intéressante de l'évolution des villes, qui précède celle du Second Empire. De plus, si l'on crée de nouvelles « rue de la Gare » dans de nombreuses villes françaises à cette époque, à Nîmes, l'avenue Feuchères est programmée simultanément avec l'implantation d'un quartier de la gare, ce qui est plus rare.

Cette situation découle en partie de la nécessité de dresser le plan d'alignement et d'ouvrir une nouvelle voie pour relier la gare au centre ancien. Ainsi ce nouvel agrandissement constitue l'aboutissement d'une volonté d'extension, préexistante au XVIII^e siècle, que l'implantation du chemin de fer permet enfin de réaliser, malgré l'interdiction de construire en dessous de l'Esplanade consécutive au décret de 1782.

En 1837, l'embarcadère de la ligne de Nîmes à Beaucaire n'est pas considéré comme suffisamment important pour justifier l'aménagement d'un nouveau quartier ; ceci s'explique selon nous par la nature industrielle de cette ligne, et d'autre part parce ce qu'elle est implantée dans la première période de l'histoire des gares de chemins de fer, et qu'il est sans doute trop tôt pour envisager des aménagements d'une telle ampleur⁵⁶¹. Par ailleurs, nous pensons que la situation de la ligne (il s'agissait alors d'un embranchement de la ligne de la Grand'Combe) située à l'est de la ville pour des raisons d'économie de lignes, en bordure du quartier d'Uzès, a également joué un rôle dans ce non-aménagement, du fait de son éloignement du centre. Toutefois, un agrandissement du quartier Richelieu est envisagé plus tard, au début des années 1840.

L'étude du projet de la rue Colbert et du prolongement de la rue Roussy au début des années 1830 ne nous révèle pas de projet spécifique au sud de la ville. Il faut attendre 1837-1839, pour que l'idée d'un chemin de fer au sud de l'Esplanade soit « dans l'air ».

⁵⁶⁰ - C'est nous qui employons ce terme, car il n'est pas utilisé à cette époque pour cette ouverture de voie.

⁵⁶¹ - La construction du Paris-Le Pecq en 1837, ne prévoit pas un aménagement spécifique lors du projet de l'implantation de la gare sur la place de la Madeleine.

Dans les archives, nous n'avons pas retrouvé d'éléments précis nous indiquant qui a pris la décision d'ouvrir une voie entre l'Esplanade et la gare. Toutefois, le lien entre les deux ne peut se faire qu'au moyen d'une nouvelle voie, puisqu'il n'existe alors que des « chemins de campagne ». La figure n°101 nous montre effectivement le plan de ce projet. Il a été dessiné par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Cependant, nous n'avons pas élucidé totalement la paternité du projet. Le principe de l'opération du quartier du chemin de fer nous est connu. Si nous avons un doute sur l'existence d'un auteur unique qui aurait pris la décision de créer l'avenue, plusieurs ouvrages affirment qu'il s'agit de Didion, notamment celui d'Adolphe Pieyre, qui écrit : « En effet, M. Didion, ingénieur des Ponts et Chaussées, était à ce moment occupé à rechercher le meilleur emplacement à donner à la gare future et à fixer les alignements généraux des nouveaux quartiers que ce centre d'activité commerciale allait créer autour de lui. » Toutefois, Brossard précise que le conseil municipal et l'ingénieur « penchaient [...] pour l'établissement de la ligne aux abords de l'Esplanade »⁵⁶². En ce qui nous concerne, nous n'avons pas retrouvé de document qui nous permettrait de penser que Didion en a été l'initiateur, encore moins qu'il a dessiné les contours de l'agrandissement de la ville. Le plan du quartier a été étudié par une commission des travaux publics, sous la direction du directeur des Travaux publics, Chambaud, aidé de Seynes, architecte, auteur du plan d'alignement. Il est fort possible que l'ingénieur des Ponts et chaussées Didion, ait évoqué l'idée de relier la gare à l'Esplanade par une avenue, car cette idée figure dans des projets antérieurs de la ville de Nîmes, notamment celui du canal et du port envisagés au-dessous de l'Esplanade, au début du XIX^e siècle, par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, Grangent et Durand. De fait, cette non-paternité semble confirmer que les projets s'effectuent dans la continuité des projets antérieurs.

Le projet de l'avenue Feuchères ne rencontre pas de réelles difficultés car sa réalisation était conditionnée par l'inauguration de la gare de voyageurs de la ligne de chemin de fer de Montpellier à Nîmes. La vente des terrains est menée rapidement, sauf en ce qui concerne M. Valz qui conteste l'indemnité qu'on lui propose en tant que propriétaire. Par contre la construction des immeubles du côté ouest est plus longue que celle du côté est, car la décision d'implanter une nouvelle Préfecture modifie le plan du quartier de ce côté.

⁵⁶² - Adolphe PIEYRE, *Op.cit.*
BROSSARD, *Op. cit.*

Voir Roland ANDRÉANI, *Nouvelle histoire de Nîmes*, Toulouse, éditions Privat, 2006, ou *Gard et Gares. L'ère des Chemins de fer. 1830-1880*, catalogue de l'exposition, du 5 déc. 1994 au 27 janv. 1995, Archives départementales du Gard. Catalogue publié avec le concours du conseil général du Gard.

La réalisation de l'Esplanade en elle-même ne pose pas de problème, mais la régularisation du côté est, à l'occasion de la reconstruction de l'église Sainte-Perpétue, met en évidence le manque d'étude des alignements dans le plan d'alignement partiel.

En revanche, la réalisation du quartier s'effectue de manière plus lente, principalement à cause du manque de définition initiale du quartier, non seulement parce que l'ouverture des autres voies n'est pas conditionnée par la mise en service du chemin de fer, mais également parce qu'il semble que la trame du tissu urbain ne correspondait alors qu'en partie à la demande. Cette nouvelle extension a offert de nombreux terrains et sa densification s'effectue principalement du nord au sud, à partir des voies ou des chemins existants. La ville est ponctuellement aidée par un spéculateur, qui procède à la découpe de son terrain et à l'ouverture des premières voies. Toutefois, toutes les rues envisagées dans le quartier de la préfecture n'ont pas été réalisées ou terminées, puisqu'à la fin des années 1860, de nombreux propriétaires de ce quartier pétitionnent auprès de la mairie pour que l'assainissement des rues soit enfin effectif, et « afin que l'écoulement des eaux s'effectue de manière conforme et que de nombreuses constructions puissent y être érigées⁵⁶³ ».

La trame du quartier ne reprend pas le dessin imaginé par Raymond, l'architecte du Roi. Elle est plus proche du principe dessiné par Mareschal pour le quartier de la Fontaine. Il s'agit d'une grille, la plus régulière qui soit, et qui intègre les éléments préexistants des faubourgs contigus, quand ceux-ci sont construits. Les chemins existants en dessous de l'Esplanade sont totalement effacés ; de plus, il ne reste pratiquement rien des limites des terrains antérieurs dans la trame parcellaire.

L'architecture de l'avenue Feuchères s'inspire dans un premier temps des constructions élevées précédemment, notamment sur les boulevards et la rue Auguste. Cependant, elle évolue vers une moins grande rigueur, intégrant des éléments plus éclectiques, néo-renaissance.

Les immeubles ont été construits à l'alignement, offrant un ensemble homogène, souligné par les corniches de hauteur constante au rez-de-chaussée. Certaines des constructions sont identiques, comme les immeubles Pourtal, sur le côté est de l'avenue, et ou de hauteur égale. Seul l'hôtel Terminus, à l'angle de la gare et de l'avenue Talabot, et la maison Silhol, un hôtel particulier, sont en retrait.

⁵⁶³ - BN - LK7-14292 - Lettre d'envoi d'une pétition adressée le 19 février 1868 au maire de Nîmes par les habitants des quartiers avoisinant l'Hôtel de la Préfecture, sur la nécessité d'établir des conduites d'eau.



2^e partie : La ville d'Avignon

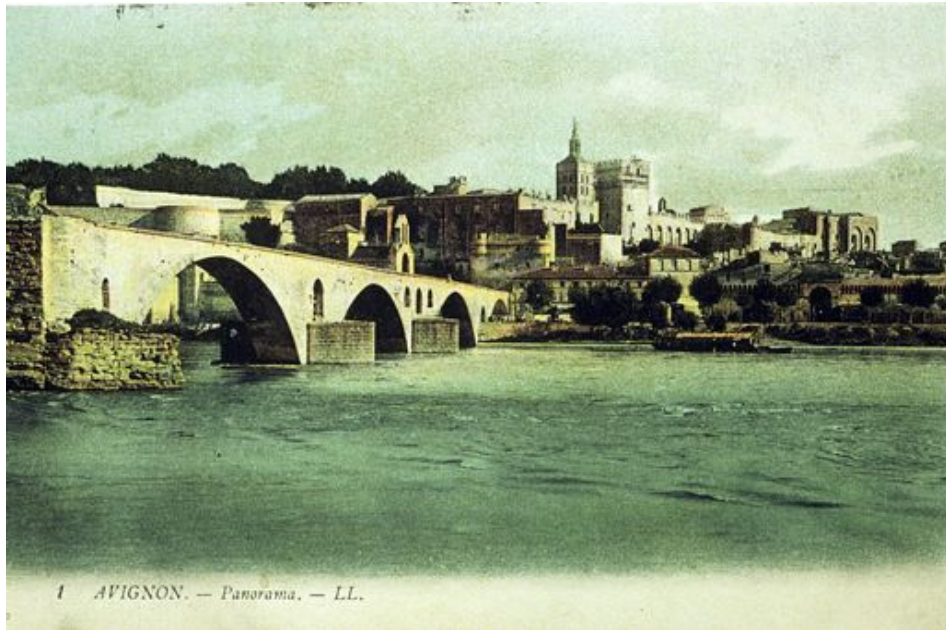
« En arrivant à Avignon, il me sembla que je venais de quitter la France. Sortant du bateau à vapeur, je n'avais pas été préparé par une transition graduée à la nouveauté du spectacle qui s'offrait à moi : langage, costumes, aspect du pays, tout paraît étrange à qui vient du centre de la France. Je me croyais au milieu d'une ville espagnole. Les murailles crénelées, les tours garnies de mâchicoulis, la campagne couverte d'oliviers, de roseaux, d'une végétation toute méridionale, me rappelaient Valence et sa magnifique "Huerta", entourée, comme la plaine d'Avignon, d'un mur de montagnes aux profils déchiquetés, qui se dessinent nettement sur un ciel d'un azur foncé. Puis, en parcourant la ville, je retrouvais avec surprise une foule d'habitudes, d'usages espagnols. Ici, comme en Espagne, les boutiques sont fermées par un rideau, et les enseignes des marchands, peintes sur des toiles, flottent suspendues le long d'une corde comme des pavillons de navire. Les hommes du peuple basanés, la veste jetée sur l'épaule en guise de manteau, travaillent à l'ombre, ou dorment couchés au milieu de la rue, insoucians des passans ; car chacun sur la voie publique se croit chez lui. La rue, pour les Espagnols, c'est le forum antique ; c'est là que chacun s'occupe de ses affaires, conclut ses marchés, ou cause avec ses amis. Les Provençaux, comme eux, semblent ne regarder leur maison que comme un lieu d'abri temporaire, où il est ridicule de demeurer lorsqu'il fait beau. Enfin, la physionomie prononcée et un peu dure des Avignonnais, leur langage fortement accentué, où les voyelles dominant, et dont la prononciation ne ressemble en rien à la nôtre, complétaient mon illusion et me transportaient si loin de la France, que je me retrouvais avec surprise en entendant près de moi des soldats du Nord qui parlaient ma langue [...].

L'aspect général d'Avignon est celui d'une place de guerre. Le style de tous les grands édifices est militaire, et ses palais comme ses églises semblent autant de forteresses. Des créneaux, des mâchicoulis couronnent les clochers ; enfin tout annonce des habitudes de révolte et de guerres civiles.

À voir le château des Papes, le plus considérable de tous ces bâtimens, on dirait la citadelle d'un tyran asiatique plutôt que la demeure du vicaire d'un Dieu de paix. Construit sur un rocher escarpé, il élève ses tours massives à une hauteur prodigieuse. Rien dans cet immense édifice ne paraît avoir été donné à l'art ; partout l'agrément et même la commodité ont été sacrifiés à la sûreté. Non-seulement l'épaisseur des murs, leur élévation, les fossés qui les bordent, semblent défier les attaques de vive force ; mais on a prévu encore le cas d'une surprise. [...].

Ce château, dont la plus grande partie date de la première moitié du XIV^e siècle, peut être considéré comme un modèle de l'architecture militaire à cette époque. On est frappé de la rusticité de sa construction, de l'irrégularité choquante de toutes ses parties, irrégularité qui n'est motivée ni par la disposition du terrain, ni par des avantages matériels. Ainsi les tours ne sont pas carrées, les fenêtres n'observent aucun alignement, on ne rencontre pas un seul angle droit, et la communication d'un corps de logis à un autre n'a lieu qu'au moyen de circuits sans nombre ».

[Prosper Mérimée, Notes d'un voyage dans le Midi de la France]



1 AVIGNON. — Panorama. — LL.

de la Barthelasse - Cpa – (Coll. particulière)



Fig. 156 - Vue de la ville d'Avignon au milieu du XIX^e siècle - (AMA)

Introduction à la deuxième partie

À travers cette deuxième partie, nous souhaitons, d'une part montrer comment la ville se transforme et se modernise dans la période qui précède et qui accompagne l'arrivée du chemin de fer à Avignon, et d'autre part, quelles sont les transformations qui sont liées à cette apparition.

Comme la première, elle est organisée en trois chapitres :

Le premier s'intéresse de manière globale et particulière aux transformations de la ville d'Avignon. Il a été divisé en trois sous-chapitres :

- le premier sert de cadre général et étudie la constitution de la ville, de la seconde moitié du XVIII^e siècle à la fin du XIX^e siècle. Les phénomènes urbains sont répertoriés de manière chronologique ;
- le second s'organise autour de l'étude du plan d'alignement de la ville dans la première moitié du XIX^e siècle. L'analyse de ce plan permet de connaître, d'une part les potentialités de la ville, et d'autre part, comment l'espace urbain d'Avignon a été conçu à partir de la réalisation effective des projets.
- Le troisième sous-chapitre s'intéresse à la définition de la centralité de la ville au XIX^e siècle, à travers la construction d'un nouveau théâtre, de la reconstruction de l'hôtel de Ville et de la redéfinition de la place de l'Horloge.

Le second chapitre s'intéresse, comme à Nîmes, à l'implantation proprement dite des gares d'Avignon et aux projets de lignes de chemin de fer autour de la ville. Si cette étude s'apparente plus à une analyse historique que morphologique, elle éclaire cependant les travaux globaux d'aménagement de la ville au milieu du XIX^e siècle.

Il s'articule également en trois sous-chapitres :

- l'attitude des acteurs. Il concerne les différents acteurs qui ont joué un rôle plus ou moins actif dans l'histoire de l'implantation de la gare ;
- l'inscription du chemin de fer dans sa dimension territoriale avec l'étude des différents tracés de ligne aux abords de la ville ;
- l'implantation proprement dite des gares de voyageurs et de marchandises à Avignon.

Le dernier chapitre est centré sur l'étude de la rue de la gare, du point de vue des rapports de la percée et de la gare, de la conception du projet, de sa réalisation, du parcellaire et de l'intégration de la gare dans la ville.

À travers cette partie, nous avons cherché à mettre en évidence comment la percée en tant qu'outil de transformation de la ville s'insère dans la morphologie et le tissu urbain d'Avignon. Les transformations apportées par cette ouverture sur l'habitat seront également observées.

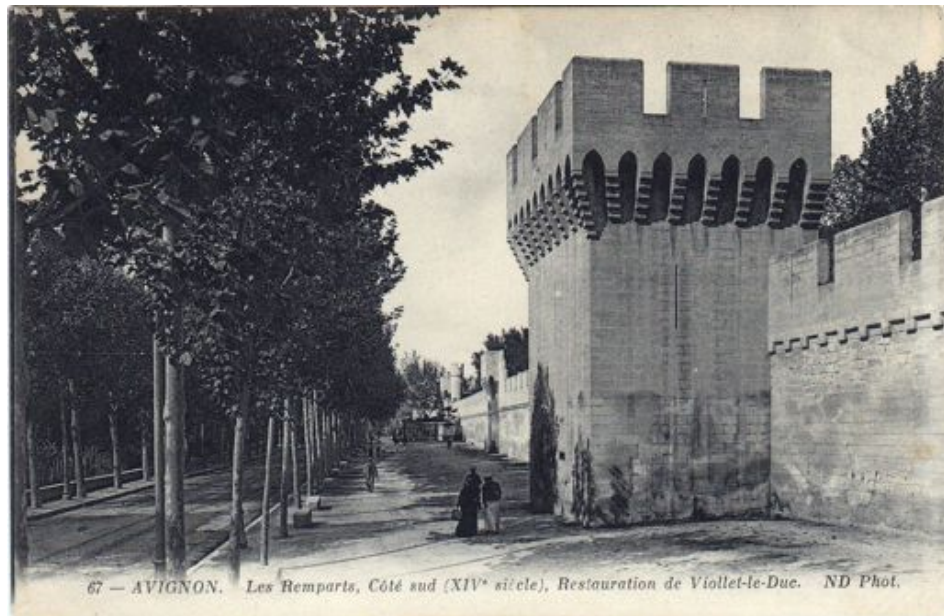


Fig. 157 - Avignon – Vue des boulevards sud – cpa – (coll. particulière)



*Fig. 158 - Le Palais des Papes vu de la place de l'Horloge
cpa - (coll. particulière)*

2.1. - Chapitre 1 - Avignon, la ville et ses projets

Établie sur la rive gauche du Rhône, au-dessus du confluent de la Durance, la ville d'Avignon a constitué un important carrefour entre Lyon et la Basse-Provence.

Citadelle naturelle au milieu de marécages, la présence d'îles à proximité en ont fait un point de passage où fut établi, à partir de 1177, le célèbre « pont d'Avignon ». Point de jonction entre les routes Nord/Sud et les routes des Alpes et du Bas-Languedoc, de l'Italie et de l'Espagne, Avignon a bénéficié pendant plusieurs siècles de cette situation. Ville de bateliers et de pêcheurs, comptoir de commerce et ville d'entrepôts, elle servit aussi de point de passage aux pèlerins qui se rendait à Saint-Jacques de Compostelle et aux routiers qui allaient vendre leurs marchandises aux foires de Beaucaire, Montpellier ou Sète.

2.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine d'Avignon depuis le XII^e siècle

Cité d'apparence tranquille, Avignon a connu cependant au XIV^e siècle un événement inattendu qui lui donna une extension considérable et une physionomie nouvelle : la présence des Papes. La ville a vécu alors un âge d'or qui fut pourtant sans lendemain. Après le départ des Papes la ville sombra peu à peu dans une profonde léthargie.

Repliée à l'intérieur de ses remparts et dominée au Nord par le rocher des Doms, la ville d'Avignon présente, avant la Révolution, l'aspect d'une ville figée depuis plusieurs siècles. Le centre était constitué d'un labyrinthe de rues tortueuses et étroites, les constructions s'éclaircissaient à mesure que l'on se rapprochait des remparts. De nombreux et vastes jardins subsistaient à l'intérieur de l'enceinte et sitôt franchies les portes, c'était la pleine campagne. Toutefois, il manquait à la ville un développement véritable capable de susciter des changements urbains substantiels.

Avignon, terres papales enclavées dans le territoire français, a fondé son essor économique sur un commerce bien particulier avec son grand voisin. En effet, de son ancien statut de commune, la ville a gardé son immunité fiscale dont elle abusait en se livrant à toute sorte de contrebandes (sel, « indiennes »⁵⁶⁴) ou de contrefaçons (imprimerie).

⁵⁶⁴ - Toile de coton légère, colorée par impression.



Fig. 159 - Plan de la ville d'Avignon au XVII^e siècle - (AMA)

L'ombre de plus en plus pesante de la France, attestée par trois annexions successives⁵⁶⁵, ébranla cette économie fragile, toute basée sur des privilèges abusifs. À défaut de prospérité, Avignon connaissait pourtant une certaine aisance financière grâce aux familles nobles et aux corps religieux dont les ressources provenaient essentiellement de dîmes, fermages et autres revenus semblables.

Après la tourmente révolutionnaire, un léger redressement économique se dessina. L'industrie de la fabrique d'indiennes redémarra quelque peu, pendant que débutait une industrie de la teinture avec la garance, à l'essor rapide mais bref. D'autres industries, comme les fonderies du Vaucluse, l'imprimerie et l'imagerie populaire ne connurent qu'un faible développement. De sorte que, marquée par les graves handicaps économiques que lui a laissés le XVIII^e siècle, « le XIX^e siècle est pour la ville celui des occasions ratées »⁵⁶⁶.

Au début du XIX^e siècle, la ville se trouve toujours au large dans la vaste enceinte du XIV^e siècle, faute d'une croissance démographique ou d'un essor véritable. Le paysage urbain s'étant peu modifié au cours des siècles, Avignon demeure un rassemblement

⁵⁶⁵ - Avignon a subi plusieurs réunions temporaires à la France aux XVII^e et XVIII^e siècles, avant d'être définitivement rattaché en 1791. La première eut lieu en 1662/1663, la seconde d'octobre 1688 à octobre 1689 et la troisième de 1768 à 1774.

⁵⁶⁶ - GAGNIÈRES et alii, 1979.

chaotique de constructions pressées autour du Palais des Papes et des principales voies. Aucune entreprise (de grande envergure) d'extension ou de transformation n'est lancée. Les seuls efforts en ce domaine consistent à supprimer les bâtisses les plus gênantes et les auvents qui empiètent trop sur la voie publique. Seuls quelques hôtels particuliers, dus à l'initiative d'une clientèle privée aisée, témoignent des XVII^e et XVIII^e siècles avignonnais.

De ses origines néolithiques comme de l'occupation romaine, Avignon ne conserve pas de vestiges, contrairement aux villes d'Arles, de Nîmes ou d'Orange. Cependant, de nombreuses fouilles ont attesté ces origines et il ne fait aucun doute que la ville porte dans ses fondations actuelles les traces urbaines de cette histoire.

2.1.1.1. - Une première extension au XII^e

C'est à partir du XII^e siècle que la ville d'Avignon a subi ses premières transformations importantes. Après la période des invasions, la ville commence à se développer. Les premiers édifices principaux de la ville sont érigés : le pont Saint-Bénézet, la cathédrale Notre-Dame des Doms, la première ceinture de remparts⁵⁶⁷.

La structure de la ville est déjà fortement définie. Les rues principales convergent des portes de l'enceinte jusqu'à ce qui semble préfigurer le centre de la ville, la porte Ferruce, où se tient le marché principal, actuellement occupé par la place de l'Horloge.

2.1.1.2. - Une seconde extension au XIV^e

Mais c'est surtout avec la présence des Papes en Avignon, au XIV^e siècle, que la ville connaît sa plus grande expansion et extension. Ils ont réaménagé, transformé et étendu le palais épiscopal, qui devint alors « le Palais des Papes » que nous connaissons aujourd'hui. À proximité du palais fut construit le nouveau palais des évêques ou Petit Palais. C'est autour de ces deux bâtiments que se déroula une grande partie de la vie avignonnaise de cette époque. Le cadre urbain intérieur se modifia sensiblement : de nombreuses églises furent reconstruites, de nouvelles constructions⁵⁶⁸ furent élevées par les hauts dignitaires et les congrégations

⁵⁶⁷ - Cette première ceinture de remparts, qui s'étend sur 2 300 mètres, est composée d'une enceinte double.

⁵⁶⁸ - Les livrées cardinales constituent un des éléments typiques du paysage de la cité papale. Il s'agissait de maisons qui avaient été littéralement « livrées » aux cardinaux pour leur résidence dans la ville. Leurs anciens habitants avaient dû les céder aux religieux. On relève une trentaine de livrées, situées dans le périmètre de la ville du XII^e et XIII^e siècle. Elles étaient composées de plusieurs maisons, qui pouvaient être situées dans plusieurs îles différentes. C'est à cette occasion que certains cardinaux ont fait construire des passages sur les rues. Des hôtels ont pu être aussi construits sur leur emplacement.

religieuses, la ville se densifia et remplit alors la presque totalité de l'espace intérieur défini par l'enceinte.

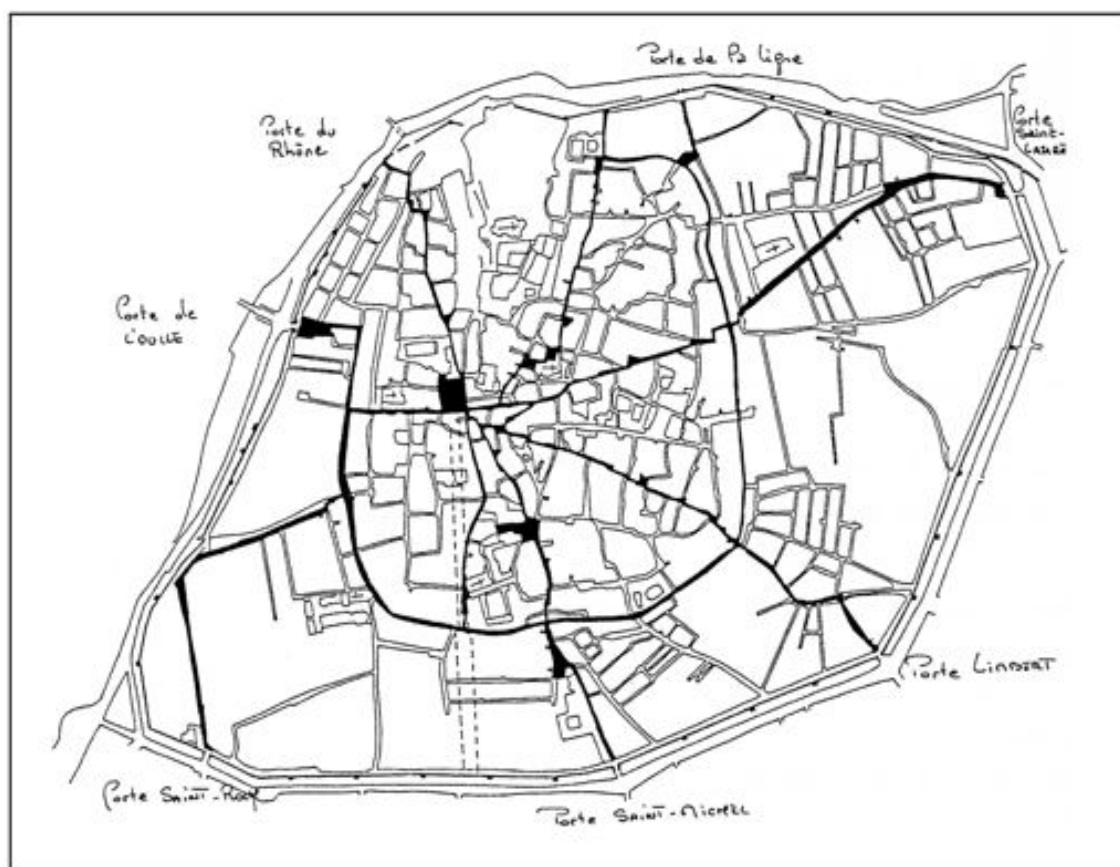


Fig. 160 - Structure de la ville au début du XIX^e siècle - (dessin de l'auteur)

À l'extérieur des remparts du XII^e siècle, de nombreux couvents se sont établis dès le XIII^e siècle : les Dominicains à la sortie du portail Briançon, les Cordeliers à proximité du portail Limbert, les Augustins à la sortie du portail Matheron et les Carmes en dehors du portail des Infirmières. Ces couvents sont devenus le support de « bourgs » ou « bourguets », « lotissements créés indépendamment des voies publiques auxquels ils sont reliés par un portail. Ils sont divisés en ruelles ou agglutinés autour d'une place »⁵⁶⁹.

Cet important développement urbain à l'extérieur des remparts du XII^e siècle, ainsi que la menace de pillage par les routiers et les grandes compagnies, amena le Pape Innocent VI à amorcer la construction d'une nouvelle enceinte elliptique d'un périmètre de 4330 mètres.

L'espace ainsi défini par cette nouvelle extension a servi de cadre urbain au développement et à la transformation de la ville d'Avignon jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La structure de la ville et sa composition interne sont restées sensiblement les mêmes

⁵⁶⁹ - RIGAUD O., 1983.

jusqu'au début du XIX^e siècle : un espace très dense correspondant à l'intérieur de l'enceinte du XII^e siècle, une série d'habitations construites en continu le long des voies conduisant aux principales portes de l'enceinte — quartiers des infirmières, des teinturiers, du portail Magnanen et de la Balance —, le reste de l'espace est occupé par des vastes jardins où sont cultivés des légumes et où paît le bétail.

La présence des Papes a permis tout un mouvement qui a donné à la ville un grand essor. Pourtant, cet âge d'or est sans lendemain.

2.1.1.3. - Avignon au XVI^e siècle, une timide renaissance

Cependant, la ville subira peu à peu des transformations au niveau de la voirie urbaine et de son bâti. Au Moyen-Âge, il n'y avait pas de « place », les carrefours et les cimetières servaient alors de lieux de réunion. Mais à partir du XVI^e siècle, de nombreuses places furent créées devant les églises — places du Change, Saint-Pierre, Saint-Agricole —, la place de l'Horloge connut sa première transformation et la place Pie fut ouverte grâce à la démolition d'une maison. Le pavage des rues fut entrepris partiellement. Quelques constructions particulières marquèrent la renaissance avignonnaise.

Mais c'est surtout avec le XVII^e siècle, que la ville commença à se modifier réellement avec la construction d'églises⁵⁷⁰ et de nombreux hôtels particuliers d'aspects maniériste, pré-baroque, baroque ou classique. Deux architectes marquèrent de leur empreinte l'aspect de la ville ; F. de la Valfrenière et P. Mignard⁵⁷¹.

La création des places fut poursuivie au XVII^e siècle, notamment avec l'aménagement de la place de l'Oulle et le projet d'agrandissement de la place de l'Horloge par Pierre Mignard⁵⁷².

⁵⁷⁰ - Chapelle du Noviciat des Jésuites (1601-1611), et église de la Visitation.

⁵⁷¹ - GLOTON J.-J., 1979.

François de la Valfrenière, (1575-1667), architecte avignonnais, empreint de culture italienne, influencé par le maniérisme mais initiateur du baroque avignonnais.

Pierre Mignard (1640-1725), fils du peintre Nicolas Mignard, établi à Paris et membre de l'Académie Royale d'Architecture, il retourne dans sa ville natale. Il sera l'initiateur du classicisme parisien en Avignon.

Ce dernier joua un rôle important dans l'introduction de l'architecture classique en Avignon et influença la «dynastie des Franque» — architectes qui marquèrent de leur empreinte, le XVIII^e siècle avignonnais, par la construction de nombreux hôtels particuliers et l'aménagement de nombreux espaces publics —.

⁵⁷² - Mignard fait en 1682, l'étude d'une place «royale» pour Avignon qui devait se substituer à la place de l'Horloge. Seule la nouvelle boucherie sera construite sur la place.

2.1.1.4. - Le XVIII^e siècle, trois projets urbains contrariés

Néanmoins, trois projets d'une autre importance furent dressés au XVIII^e siècle. Le premier consistait à agrandir la place de l'Horloge. Il fut confié à J.-B. Franque, célèbre architecte avignonnais du XVIII^e siècle, qui élaborait un projet d'aménagement de la place.

« Où les maisons décorées de façades uniformes, étaient disposées symétriquement et, à mesure qu'elles s'éloignaient de l'Hôtel de ville, s'écartaient pour élargir la place »⁵⁷³.

Trop ambitieux, ce projet⁵⁷⁴, pourtant accepté par les instances municipales, ne déboucha que sur quelques démolitions et réfections de façades. Il connaîtra une réalisation partielle au moment de la Révolution. La place fut étendue, mais les constructions qui devaient la border ne furent que partiellement exécutées.

Plus intrigant est un autre projet, signalé par J. Girard, dont la réalisation aurait apportée une transformation complète de la configuration d'Avignon. Le projet d'une nouvelle rue traversant la ville de part en part dans le sens Est-Ouest aurait été formulé, mais nous ne savons pas par qui, ni quand. Cette « percée » aurait relié l'Hôtel-Dieu, situé près de la porte Saint-Lazare, au Rhône en passant par la place de l'Horloge⁵⁷⁵.

Le troisième projet fut celui de la reconstruction du pont d'Avignon. Il fit l'objet de deux études, la première en 1755, la seconde au moment du troisième rattachement à la France entre 1768 et 1777. Ce projet fut finalement la première opération envisagée au XVIII^e siècle à être reprise au XIX^e siècle. Les études débutèrent en 1801 et il fut achevé en 1817.

2.1.1.5. - Les transformations urbaines du XIX^e siècle

L'immobilisme d'Avignon fut bousculé lors du rattachement à la France en 1791. Cette ancienne « terre étrangère » se vit alors transformée par une politique de construction de bâtiments publics. À l'ancienne commande d'architecture, Palais, Hôtel particulier, Église, se substitua :

« [...] de nouveaux domaines du projet : ceux des équipements et de l'habitation, des espaces de travail et d'échange, ceux des espaces publics et des morphologies conventionnelles »⁵⁷⁶.

⁵⁷³ - GIRARD J., 1958.

⁵⁷⁴ - Voir page, plan de la place

⁵⁷⁵ - GIRARD J., 1958.

⁵⁷⁶ - FORTIER B. et DEMANGEON A., 1978.

Ces nouveaux équipements devaient apporter une efficacité, restituer la dialectique gouvernement/population en un terrain prioritairement urbain. Ce rendement n'était pas celui d'un bâtiment isolé mais celui d'un système inscrit dans une détermination juridique institutionnelle et politique bien précise à la période de l'Empire et de la Restauration. Ces systèmes ou plutôt comme le remarque Georges Teyssot :

« [...] cet esprit de système déterminera une transformation dans la conception des projets, ouvrant la voie au travail de normalisation des espaces urbains et territoriaux, qui seront recomposés dans les grilles superposées de la sécurité de la salubrité et de la précision »⁵⁷⁷.

Cette stratégie de l'équipement s'accompagna d'autres processus de rationalisation et d'intervention sur la ville. Parmi eux il faut signaler l'obligation fixée par la loi du 16 septembre 1807 de dresser un plan d'alignement général de toutes les villes.

Pour Avignon cette conjonction d'éléments, à laquelle s'ajoute la cession en nue propriété des bâtiments nationaux et des établissements militaires, opéra sur la ville plus de changements qu'en quatre siècles d'histoire.

Bon nombre d'éminents historiens d'Avignon se sont plaints que les transformations survenues alors, « se [soient] faites sans souci de conserver son décor traditionnel »⁵⁷⁸. Ce jugement purement esthétique caractériserait le passage d'une ville archaïque à une ville adaptée aux conditions modernes d'échange et de salubrité⁵⁷⁹.

En effet, la municipalité, consciente de l'importance des transformations urbaines, souhaitait que la ville consacrait « des fonds à l'établissement de monuments importants qui lui manquaient⁵⁸⁰ ». Cette volonté se précisa au fil des années, car Avignon redoutait d'être laissée pour compte par le développement général. Sans cesse il était répété que :

« Lorsque le progrès nous entoure et nous presse, lorsque toutes les villes marchent, créant du travail pour les classes laborieuses, rivalisant de zèle et de généreux efforts pour tout ce qui est amélioration ou embellissement, Avignon ne pouvait rester stationnaire. Elle ne doit être en arrière et au-dessous de ses rivales »⁵⁸¹.

La confiscation des propriétés religieuses, durant la Révolution, n'a pas entraîné, contrairement à d'autres villes, de grandes modifications. Seul le Palais des Papes, surnommé la « Bastille du Midi », fut significativement réinvesti par les forces

⁵⁷⁷ - TEYSSOT G., 1978.

⁵⁷⁸ - GIRARD J., 1931.

⁵⁷⁹ - RONCAYOLO M., 1983.

⁵⁸⁰ - ADV - 2.O/7-7, Hôtel de Ville, lettre du Maire Soullier au préfet (27 juin 1824).

⁵⁸¹ - ADV - 2.O/7-7, Hôtel de Ville, Procès verbal de la pose de la première pierre de l'Hôtel de ville, Discours du Maire E. Poncet (29 mars 1846).

révolutionnaires. Pourtant dès 1793, la démolition de ce symbole avait été décrétée par la Convention Nationale. Recommandation vite oubliée car à l'usage il se révélait fort utile pour le cantonnement des troupes et comme prison (installée dans les anciennes geôles des tribunaux pontificaux). La position topologique du Palais dans la ville, la présence de l'obstacle que constitue le franchissement du rocher des Doms, l'architecture même du Palais et enfin l'héritage historique auquel il était lié, empêchait ce dernier de jouer le rôle d'instigateur des transformations de la ville. La municipalité souhaitait opposer à la place du Palais, où étaient implantés l'ex-résidence pontificale, le séminaire et la cathédrale, une place civile symbole du nouveau pouvoir français⁵⁸².

L'affirmation de ce nouveau lieu passait par plusieurs conditions dont la première était l'aménagement de la place de l'Horloge en grande place publique ordonnancée, projet déjà ancien mais jamais mené à terme. Cet agrandissement et cette régularisation de la place, ou pour reprendre les termes de l'époque, sa transformation en « place d'armes », s'accompagna de la mise en place ou du remodelage des attributs du pouvoir, notamment de l'Hôtel de ville.

« La reconstruction de cet édifice était depuis longtemps jugé nécessaire, celui qui existe n'offrant qu'un aspect choquant et ridicule, indigne de sa destination »⁵⁸³.

Telle était la description qu'en donna l'architecte de la ville, M. Bondon. Son discours souligne la valeur emblématique de la façade et le rôle signifiant de l'architecture.

Peu de temps auparavant, une salle de spectacle avait été édiflée à proximité de la place de l'Horloge, après un long débat sur l'emplacement le plus approprié. Pas moins de six possibilités différentes avaient été envisagées avant de s'arrêter sur un terrain situé au nord de l'Hôtel de ville. Plusieurs autres propositions furent émises pour accroître encore le caractère ostentatoire de la place. Ainsi Paul Pamard⁵⁸⁴ encore simple conseiller municipal, avait proposé d'adjoindre aux deux édifices institutionnels existants un troisième regroupant la chambre et le Tribunal de Commerce⁵⁸⁵. Ce bâtiment aurait été disposé de manière symétrique au théâtre sur le côté sud de l'Hôtel

⁵⁸² - La connotation « religieuse » de la place et du Palais est attestée par les deux projets de transfert de l'Archevêché soit dans le Petit Palais (séminaire), idée conçue en 1838, soit dans le Palais des Papes, projet formé en 1868, dont l'étude fut confiée à Viollet-Le-Duc.

⁵⁸³ - ADV - 2.O.7.7, Hôtel de Ville, Lettre du Maire au préfet, 20 avril 1825.

⁵⁸⁴ - Maire de la ville entre 1853 et 1865. C'est sous sa municipalité que seront réalisés la rue de la République et le cours Jean-Jaurès. Voir à son sujet, le 3^e chapitre d'Avignon.

⁵⁸⁵ - LECHALIER M., 1929.

« Pamard qui devait plus tard assumer la charge de la première magistrature de la ville, et alors conseiller municipal, avait préconisé la rectification de la Place de l'Hôtel de Ville par l'acquisition par la ville, en vue de leur démolition, des maisons situées au sud de l'Hôtel de ville en bordure de la rue Géline. Un bâtiment à construire sur cet emplacement était destiné dans son projet à recueillir la Chambre et le Tribunal de commerce ainsi que différents services, et aurait heureusement complété l'harmonie de cette place avec le théâtre et le nouvel Hôtel de ville. » Délibération des 2 décembre 1844, 2 février et 18 mai 1846.

de ville. À la composition urbaine classique reposant sur un idéal de tracé et de positionnement est substituée, comme cet exemple le démontre, une idéalité des systèmes et des services.

En dépit de la volonté de transformer la ville, seul un événement aussi important que l'arrivée du chemin de fer engendra les bouleversements les plus profonds d'Avignon. L'implantation de la gare et la détermination du tracé aux abords de la ville ont déclenché bon nombre de polémiques. Mérimée⁵⁸⁶ et Viollet-le-Duc⁵⁸⁷ prirent position depuis Paris dans la partie, tandis que sur place le Conseil municipal échoua aux élections. Fallait-il passer au Nord de la ville le long du Rhône pour mieux se protéger des inondations ou au Sud de la ville que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur des remparts ?

De cette polémique, sur laquelle nous reviendrons, ne retenons pas tant pour l'instant le problème du tracé de la ligne que les solutions envisagées pour desservir la gare. En effet l'établissement de la gare de voyageurs s'accompagne toujours d'un projet de percement, que ce soit le prolongement de la rue de l'Oratoire pour rejoindre la promenade de l'Oulle, ou près de l'Hôtel des Invalides, le percement du cours et de la rue Bonaparte⁵⁸⁸.

Les édiles étaient conscients qu'avec l'avènement des transports, les mentalités seraient modifiées, et qu'« une comparaison s'établirait entre les grandes villes et les villes secondaires ». Cette émulation-concurrence risquait de s'exacerber, il fallait donc pour les villes secondaires développer leurs attraits, leur « rapport monumental ». Des mesures ambitieuses furent envisagées pour :

« [...] faire perdre à Avignon cet air de vieille ville [...] en détruisant le dédale de nos rues et en les harmonisant avec les besoins d'élégance et de bon goût qui sont contractés dans toutes les grandes villes »⁵⁸⁹.

⁵⁸⁶ - Né en 1803, écrivain français, devient le second Inspecteur général des Monuments Historiques de France, (1834 -1852). À ce titre Prosper Mérimée fut amené à voyager dans toute la France. Lors de ses séjours dans le Midi, il séjournait souvent à Avignon dont il faisait la base de ses voyages dans le Vaucluse. Il affectionnait tout particulièrement cette ville, qui faute de manquer de monuments romains, renferme plusieurs bâtiments datant du Moyen-Âge. Cette architecture était particulièrement menacée à cette époque car elle n'était pas reconnue et il s'en fera un ardent défenseur. Il nouera des amitiés à Avignon, en particulier avec Requien, qui fera appel à lui lorsque les remparts de la ville seront menacés par le chemin de fer. Mérimée mènera une grande campagne de presse à Paris pour lutter contre ce projet.

⁵⁸⁷ - Né en 1813, architecte et théoricien français, il s'est occupé de la restauration de nombreux monuments français. En Avignon, il a été chargé sous le second Empire de la restauration des remparts. Il est l'auteur de la nouvelle porte ouverte dans le rempart, en face de la gare, lors du percement de l'actuel cours Jean-Jaurès. Il a dessiné également, en 1860, un projet de restauration du Palais des Papes qui ne fut pas exécuté.

⁵⁸⁸ - Actuellement cours Jean-Jaurès et rue de la République.

⁵⁸⁹ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853.

D'où l'idée d'une percée qui relierait le centre d'Avignon à l'embarcadère. Ce percement était conçu selon un schéma rectiligne et large que certains critiqueront comme Lavedan :

« Une des rares voies droites de l'ancienne cité, dont la rectitude fait pleinement apprécier aux jours de mistral les courbes du Vieil Avignon »⁵⁹⁰.

L'échec de l'industrialisation amena la ville à lier son sort à l'agriculture, et à s'affirmer comme capitale d'un pays agricole. Cette situation, combinée à l'établissement du chemin de fer, disait Pamard :

« [...] a augmenté l'importance de nos marchés et créé un nouveau genre de commerce, celui de l'exportation des primeurs et fruits. Il était important de fixer dans nos murs cette nouvelle industrie et il fallait pour cela agrandir nos marchés qui étaient insuffisants »⁵⁹¹.



Fig. 161 - Vue de la Tour Saint-Jean et de la place Pie à la fin du XIX^e siècle
cpa - (coll. particulière)

À plusieurs reprises la place Pie (siège du marché) fut modifiée par démolitions et agrandissements successifs. Une rue, la seconde grande percée rectiligne d'Avignon, fut projetée pour donner une voie d'accès direct à la place. Elle fut exécutée après la chute du Second Empire d'où son nom : la rue Thiers

Ces travaux furent l'occasion d'envisager une réorganisation générale du quartier en fonction des nouveaux échanges et en particulier par rapport à la relation du avec la place Pie. Dans ce débat son emplacement ne fut guère remis en cause, seule fut évoquée la possibilité d'un développement plus grand de la façade donnant sur la

⁵⁹⁰ - LAVEDAN P., 1952.

⁵⁹¹ - GIRARD J., 1931.

place Pie afin que l'aspect extérieur soit « mis en harmonie avec l'idée que chacun se fait du Temple de la Justice »⁵⁹².

À ces trois grands ensembles de travaux se limitèrent les transformations entreprises à Avignon ; la ville ne connut pas, durant la période étudiée, de naissance de faubourg ou d'opération de lotissement — mis à part le lotissement de l'ancien couvent des Dominicains au début des années 1840, et qui fut loti pendant la seconde moitié du siècle —. Mais ces aménagements montrent que la ville a participé à une dynamique urbaine générale en France pendant cette période. Ces transformations se sont inscrites dans le prolongement des premiers projets du XVIII^e siècle et elles ont modifié profondément les rapports existants contenus dans les dimensions urbaines classiques. La taille des travaux engagés fut sans commune mesure avec ce qui fut envisagé au siècle précédent. Le noyau de la ville s'affirma place de l'Horloge et il entretint une relation dynamique avec la gare. Un nouveau type de rapport s'installa entre le centre comme lieu institutionnel et d'échanges ; il s'opposa à la périphérie comme lieu de production et de circulation.

À partir de ce cadre précis une attention toute particulière sera portée sur la spatialisation des nouveaux éléments clefs (plan d'alignement, équipement, habitat...) et sur les nouvelles pratiques urbaines que cette spatialisation sous-tend. L'étude portera sur un double aspect : la politique d'aménagement urbain et le rôle spécifique des équipements dans cet aménagement.

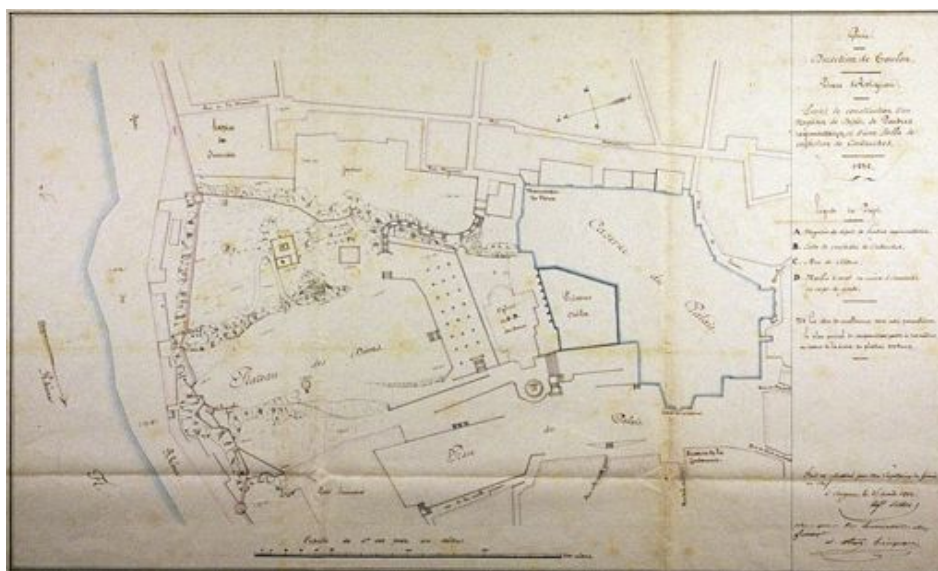


Fig. 162 - Plan du Rocher des Doms et du Palais des Papes en 1844
États des lieux - (SHAT)

⁵⁹² - AMA - délibération du Conseil municipal du 24 février 1853.



Fig. 163 - Projet d'une citadelle sur le rocher des Doms en 1844 – Plan - (SHAT)

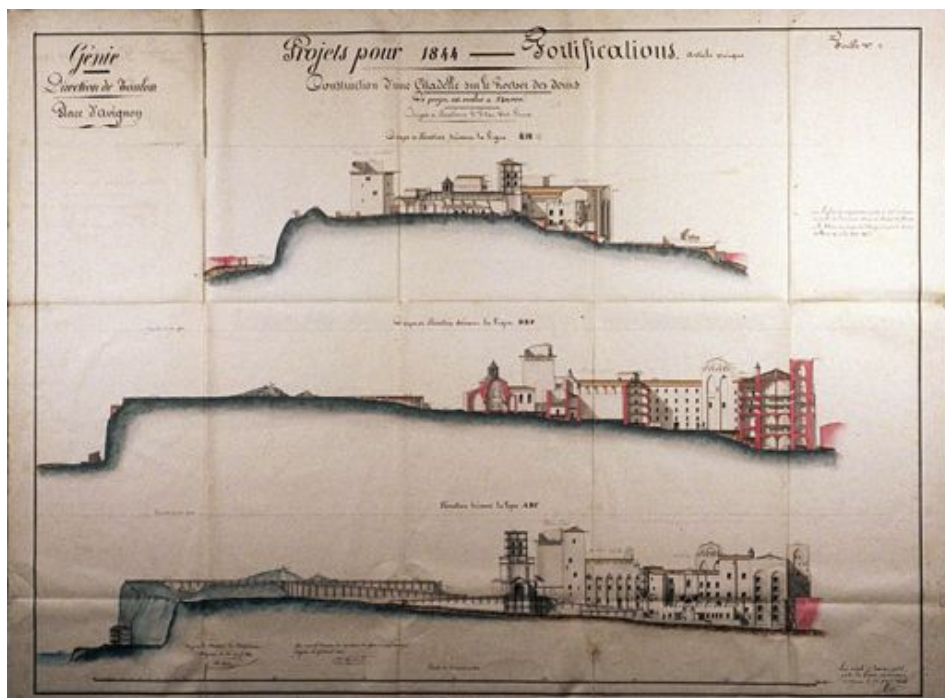


Fig. 164 - Projet d'une citadelle sur le rocher des Doms en 1844
Coupes du Rocher des Doms et du Palais des Papes - (SHAT)

2.1.2. - L'art de bâtir les villes et ses règles -

Nous avons vu précédemment que l'obligation de dresser ce plan, loi de septembre 1807, a introduit une réflexion sur la ville pendant toute la période de son élaboration. Si cette période est à peu près équivalente à la première moitié du XIX^e siècle, la réalisation de ce plan s'effectua essentiellement pendant la deuxième moitié du siècle.

Pour la majorité des villes son application a occupé toute l'attention des municipalités et celles-ci ont alors négligé le développement des villes⁵⁹³. Dans d'autres cas, le développement accéléré des villes et les aménagements plus conséquents de la fin du siècle, bouleverseront alors ce plan⁵⁹⁴. Ces villes n'avaient pu alors évaluer l'importance des modifications et des embellissements nécessaires.

2.1.2.1. - L'art urbain, question autour de la centralité et des axes

Le XVIII^e voit apparaître la notion de servitude d'alignement qui sera étendue au XIX^e siècle pour toutes les rues. C'est-à-dire que les maisons frappées de servitudes d'alignement, dans la partie touchée, ne pourront être transformées et devront être reconstruites à l'alignement lors de leur reconstruction.

2.1.2.1.1 - La notion de servitude d'alignement

Ce principe est aussi utilisé lorsque l'on souhaite créer une rue ou une place. C'est le cas en Avignon, lors de la création de la place Pie au XV^e siècle et lors des agrandissements successifs de la place de l'Horloge. La commune achète la maison ou la parcelle nécessaire à cette création. Au XVIII^e siècle, en Avignon, la ville acheta la propriété du Sieur de Villefranche et déplaça le Vieux-Sextier pour percer une nouvelle rue : la rue du Vieux-Sextier.

Deux attitudes apparaissent :

- La transaction se fait généralement à l'amiable entre la ville et les propriétaires pour les petites réalisations ou le réaligement partiel des rues. Lorsqu'il s'agit de la création ou de l'alignement total de rues, la ville se heurte soit à une demande d'indemnités trop élevées de la part des propriétaires concernés, soit à un étalement trop important dans le cas de la servitude d'alignement.

La transformation des villes au XVIII^e siècle et leur inscription dans un vaste réseau vont amplifier le mouvement d'une certaine façon et en montrer aussi les défauts.

Bon nombre de villes sont traversées par des routes de première importance, dites « route Royale ». Ce sont souvent d'anciennes artères devenues entre temps les traverses d'une route royale. Lors des relevés de ces rues, pour faciliter les communications, ces traverses vont faire l'objet de remaniement, soit un alignement de rues, pour faciliter le passage, soit de nouvelles créations. Il faut donc dans ce cas leur donner une largeur adéquate et supprimer les engorgements qui existent.

L'intérêt de posséder une « route royale » est qu'elle permet avec l'appui de l'État de transformer les rues de la ville. Dans le cas d'une nouvelle percée, il faut réussir à lui

⁵⁹³ - Voir l'exemple de Toulouse in HUET B., LAMBERT M., MARTIN M.-F., 1986.

⁵⁹⁴ - Dans une certaine mesure Avignon.

donner la priorité sur la traverse existante et faire qu'elle devienne la route Royale. C'est un moyen de les financer. De la sorte, la ville d'Orléans a pu créer une nouvelle rue grâce à la reconstruction et au déplacement du pont sur la Loire. Mais ce procédé n'est pas toujours un moyen valable et certaines villes ont dû l'abandonner.

2.1.2.1.2. - L'alignement à Avignon, une pratique

Si Avignon n'a pas connu ce principe de traverse - elle n'était pas française et elle ne possédait pas de route royale - on ne peut pas ne pas prendre en compte cette influence. De plus, il est intéressant d'observer les projets et la réalisation des aménagements du XVIII^e siècle sous cet angle pour bien comprendre la réalisation du plan d'alignement au XIX^e siècle⁵⁹⁵.

⁵⁹⁵ - Cependant on ne peut s'empêcher de constater les nombreux rapports qui existent entre la France et la ville d'Avignon.

Il faudrait une étude plus précise de l'influence italienne sur l'évolution de l'art urbain en France pour avancer un certain nombre d'hypothèse sur la transformation de la ville. Nous connaissons aujourd'hui le rôle de la Rome de Sixte-Quint sur la conception des grands tracés haussmanniens et pré-haussmanniens.

De nombreux exemples d'architecture française aux XVI^e et XVII^e siècles sont des références directes à l'Italie, comme les grandes percées ou la création de places à programme. Le dégagement des places devant les églises s'effectue de façon précoce à Avignon, dès le XVI^e siècle. La construction de l'hôtel des Monnaies au XVII^e siècle présente une architecture nouvelle et directement influencée par Rome.

Cependant, à partir du milieu du XVII^e siècle, l'influence italienne est de moins en moins importante et c'est l'art classique français qui prend le relais de l'architecture baroque.

Parmi les artistes et les architectes célèbres à Avignon aux XVII^e et XVIII^e siècles, il y a plusieurs exemples de collaboration active entre Avignon et la France. Au XVII^e siècle, les frères Mignard, peintre et architecte, et au XVIII^e siècle, la dynastie d'architectes Franque, sont des exemples de cette collaboration française et avignonnaise. Avignon comme toute la Provence, après avoir été influencé par l'architecture italienne, — de la Renaissance au Baroque —, devient une ville où l'architecture classique se développe contrairement à Arles, Aix-en-Provence et Marseille, qui restent encore fidèle à l'architecture baroque. Cf. Gloton, 1979.

Les délibérations du Conseil au XVIII^e siècle sont rédigées en français, et bien qu'il y ait aussi une réglementation venant de Rome, en latin, celle-ci semble n'être faite que pour rappeler, entre des périodes d'intégration d'Avignon à la France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle, qu'Avignon reste toujours rattachée à Rome.

La conception de la place de l'Horloge au milieu du XVIII^e siècle, réalisée partiellement et tardivement, semble être plus proche d'une conception française, que de la conception italienne alors en perte de vitesse. Elle est contemporaine des places royales d'Orléans et de Reims. Le style de l'hôtel de Mr Calvet construit au milieu du XVIII^e siècle sur la place est une référence directe à l'architecture classique.

D'autres exemples de coopération attestent également cette influence :

- Le projet de place royale de Mignard cité précédemment;
- Le projet de la reconstruction du pont sur le Rhône au milieu du XVIII^e siècle, envisagé à la demande du sieur du Languedoc et devant être financé principalement par les États français : le Languedoc, le Dauphiné et la Provence.
- Au XVIII^e siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées demandent à Avignon de les héberger pour pouvoir faire les relevés de la route royale n° 7 qui passe sur son territoire :

«[...] Que les deux ingénieurs de France qui ont été commis pour tracer le chemin que l'on propose depuis La Palud jusqu'à cette ville et cette ville au port de Noves sont arrivées ici ; qui comme le dit chemin doit être fort avantageux à cette ville il s'agit de délibérer sur la dépense qu'ils feront [...] de fournir toutes les dépenses occasionnées par le séjour actuel des ingénieurs

Joseph Girard signale que l'alignement était connu au XIV^e siècle mais qu'il n'était pas respecté par les cardinaux. Au XVII^e siècle ce principe est utilisé pour aligner la rue Bancasse (1660), la place devant la porte de l'Oulle (1679) et pour agrandir la place de l'Horloge lors de la construction d'une nouvelle Boucherie (1682/83).

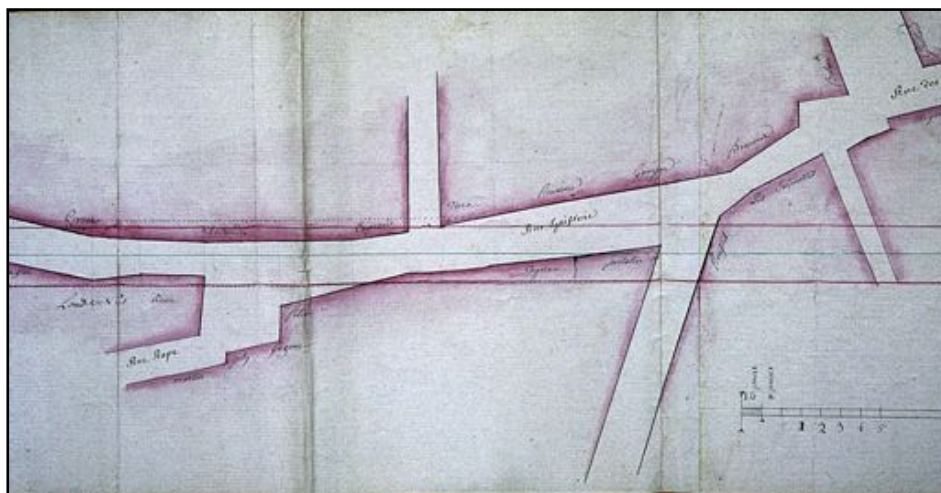


Fig. 165 - Alignement de rue à Avignon au début du XIX^e siècle – (AMA)

Si l'étude du XVIII^e siècle en Avignon ne fait pas apparaître de grandes réalisations urbaines, il est cependant fort intéressant de signaler cinq projets dont trois seront partiellement réalisés :

- la création de la rue du Vieux-Sextier,
- la construction du nouveau Sextier,
- l'aménagement de la place de l'Horloge,
- le projet de reconstruction du pont sur le Rhône et le projet d'une grande rue traversant la ville d'Est en Ouest.

Ces cinq opérations pourraient se révéler, suivant une hypothèse que nous avançons, n'être en fait qu'un grand projet d'ensemble semblable à celui que nous avons étudié à Orléans avec la rue Royale et la rue Jeanne d'Arc. La réalisation d'une traverse d'est en ouest associée à la reconstruction du pont, l'aménagement et la définition d'un centre auraient pu être envisagées.

2.2.1.1.2.1. - La place de l'Horloge

Dès 1743, on trouve la trace d'un double projet d'agrandissement de la place de l'Horloge ainsi que la création d'une rue à travers un îlot pour mettre en communication

de France pour les opérations relatives à la construction d'un grand chemin depuis la Durance jusque aux limites du terroir de Sorgues, et de prier Messieurs de Salvador et de Capellis de vouloir donner leur soins à cette affaire avec Messieurs de l'Assemblée [...].

- De même l'ingénieur des Ponts et Chaussées Tournillon fit également un stage dans cette ville.

deux quartiers et deux places. Le projet évacue les fonctions commerçantes de la place de l'Horloge pour les regrouper à proximité de la place Pie, dans la nouvelle rue créée.

« [...] Messieurs, vous savez la nécessité qu'il y a d'agrandir la place touchant la boucherie, ou pour mieux dire d'en faire une. [...], vous êtes informés, Messieurs des accidents funestes qui arrivent journellement et sont arrivés dans cette place (qu'on ne peut appeler telle) et tous les dangers que nous y avons tous courrus [...]. »⁵⁹⁶

« [...] J'y ai trouvé, Messieurs, par les dimensions du Sieur Franque, non seulement le local pour y placer les bancs qui sont dans la boucherie et ses autres nécessités, mais du même temps une rue extrêmement nécessaire pour la communication de tout le quartier de Saint-Pierre et de l'Épicerie avec la rue des Orfèvres et tout le quartier de la principale [...] La rue, Messieurs, se trouve au midi du côté du cul de sac du Sextier qui sera joint à la dite rue et ne sera plus un cul de sac. Cette rue se trouve au nord du côté de l'épicerie vis à vis cette petite place qui est dans la dite épicerie. [...]. »⁵⁹⁷

Cependant ce programme d'aménagement n'est envisagé qu'en 1753, c'est-à-dire 10 ans après la décision de 1743, avec le projet de J.-B. Franque :

« [...] a été exposé [...] la délibération prise dans le Conseil du 25 may dernier a été fait le dessin ou élévation des façades à faire aux maisons qui font face de l'Hôtel de ville. Lequel dessin a été mis sur le bureau où chacun a pu le voir, qu'il est certain que l'exécution de ce dessin embellissant la place, mais que les particuliers ne s'y conformeront pas à moins que la ville ne leur donne quelque chose qui les indemnise à peu près du plus de dépense qu'ils seront obligés de faire pour cela. Que Montfavet qui bâtit actuellement est dans ce cas [...]. »⁵⁹⁸

2.2.1.1.2.2. - La rue du Vieux-Sextier

Pour évacuer la fonction commerçante, il faut avant tout créer la nouvelle rue dans laquelle sera construite la nouvelle boucherie et la poissonnerie. La rue est ouverte entre 1749 et 1754, sur l'emplacement de l'ancien hôtel de Tulle de Villefranche⁵⁹⁹. Elle prend le nom de rue Aquaviva (Ce nom est celui du vice-légat en fonction à l'époque). C'est une opération qui s'apparente à un lotissement — on trace une rue ou plusieurs rues dans une parcelle et on construit de maisons le long des rues —. Mais dans le cas de la rue du Vieux-Sextier, il pourrait en fait s'agir des prémices d'une percée : en effet la rue permettait de relier la place de l'Horloge et la place Pie. Si l'on observe le plan de 1618 et un plan anonyme du XVII^e siècle⁶⁰⁰, on s'aperçoit que la nouvelle voie

⁵⁹⁶ - AMA - Délibérations du Conseil du vendredi 13 septembre 1743.

⁵⁹⁷ - AMA - Délibérations du Conseil du mardi 24 septembre 1743.

⁵⁹⁸ - AMA - Délibérations du Conseil du Samedi 9 juin 1753.

⁵⁹⁹ - Cet hôtel a été acheté par la municipalité pour la somme de 45000 livres.

⁶⁰⁰ - BMA - Plan du XVII^e siècle.

est ouverte dans le prolongement d'une rue existante qui correspondrait à la rue du Saule⁶⁰¹.

La création de la rue du Vieux-Sextier fait appel à une conception nouvelle. Le double projet, place de l'Horloge, rue du Vieux-Sextier, constitue un premier élément remarquable de transformations urbaines avec un des premiers transferts de répartition de fonctions. Cette opération fut complétée par la reconstruction du Vieux-Sextier sur la place Pie à partir de 1760.

Selon Joseph Girard l'achat de l'hôtel de Villefranche faisait partie d'une vaste opération d'urbanisme⁶⁰². S'agissait-il du projet d'une rue traversant la ville d'Est en Ouest dont il nous révèle le projet ?



*Fig. 166 - Vue de la rue du Vieux-Sextier
(photographie de l'auteur)*

⁶⁰¹ - La rue du Saule bordait la place Pie sur le côté sud. Elle a été élargie lors de la création de la rue Thiers et a pris le nom de celle-ci.

⁶⁰² - Le projet au XIX^e siècle de prolonger la rue du Vieux Sextier vers la place de l'Horloge permet de fonder cette hypothèse.



Fig. 167 - Vue de la Boucherie, rue du Vieux-Sextier
(photographie de l'auteur)

2.2.1.1.2.3. - Le projet d'une rue traversant la ville d'Est en Ouest

Il aurait été question, au XVIII^e siècle, de réaliser une traverse est/ouest allant de l'Hôtel-Dieu au Rhône en passant par la place de l'Horloge. Nos recherches ne nous ont pas permis de retrouver l'origine de ce projet. Nous n'émettrons alors que des hypothèses se référant aux habitudes en cours.

L'état actuel des recherches sur le XVIII^e siècle nous renseigne sur de nombreux projets de traverses de rues dans les villes françaises au milieu de ce siècle. Ces traverses étaient envisagées en liaison avec les transformations des routes royales⁶⁰³. À ces traverses, l'aménagement d'une nouvelle place était également associé. Ce remodelage de la ville visait à la rééquilibrer en définissant un nouveau centre.

Peut-on supposer, dans le cas de la ville d'Avignon, que les ingénieurs français qui s'occupaient du tracé de la route royale n°7 aux abords de la ville, aient pu imaginer une rue traversant la cité d'est en ouest, alors que la route royale ne traverse pas la ville ? Peut-on appliquer à Avignon ce qui se faisait alors en France ?

⁶⁰³ - Voir l'exemple d'Orléans cité plus haut, in : HUET B., LAMBERT M., PERCHE M.-A., PEYSSON J.-M., 1988.

Si l'on se replace dans le contexte de la ville et que l'on associe le projet place/rue du Vieux-Sextier et la reconstruction du pont, on est frappé par la similitude de ces trois projets avec ce qui se produit dans certaines villes françaises : Tours, Orléans, Moulins par exemple. L'architecte Franque, grâce aux relations qu'il entretenait avec la France et Paris, ne pouvait ignorer ces pratiques et ces innovations. La présence d'ingénieurs français dans la ville renforce cette hypothèse.

Olivier Rigaud⁶⁰⁴ fait l'hypothèse que cette rue pourrait correspondre à la rue de l'Hôpital ouverte dans la première moitié du XIX^e siècle.

D'après ces indications, si l'on essaye de reporter en plan un tracé possible pour cette traverse, il est difficile de faire coïncider sur une même ligne droite l'Hôtel-Dieu, la rue du Vieux-Sextier, la place de l'Horloge et l'accès au Rhône.

Au XIX^e siècle, plusieurs projets reprendront partiellement l'idée de cette traverse. À l'ouest de la ville, il est envisagé plusieurs fois de relier le Rhône et la place de l'Horloge, soit en reliant la place de l'Oulle — porte principale d'accès au Rhône— avec la place de l'Hôtel de ville, soit en prolongeant la rue Saint-Agricol, qui borde la place au sud, jusqu'au Rhône. À l'est, le projet et la réalisation de la rue Thiers, énoncé dans le plan d'alignement en prolongement de la rue du Vieux-Sextier et de la rue du Saule, met en communication le centre avec la périphérie.

Notre hypothèse serait d'imaginer que le projet de la traverse est/ouest aurait plutôt été envisagé dans le prolongement de la rue du Saule et de la rue du Vieux-Sextier et qu'il aurait été réalisé partiellement sous le nom de rue Thiers. À Orléans, la rue Jeanne d'Arc a été envisagée comme un axe est-ouest, perpendiculairement à la rue Royale, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, pourquoi le même phénomène ne se serait-il pas produit à Avignon à la même époque ?

Ces différents projets renvoient aux préoccupations amorcées en France à l'époque du siècle des lumières par les écrits de Laugier, Blondel et Patte⁶⁰⁵, lesquels remettent en cause la ville classique. Mais, malgré ces projets et les quelques embellissements⁶⁰⁶ qui furent réalisés au XVIII^e siècle, Avignon au début du XIX^e siècle est encore une ville d'aspect moyenâgeux et sa structure n'a pas changée depuis le XIV^e siècle.

Toutefois, les projets envisagés au milieu du XVIII^e siècle seront finalement réalisés : la place de l'Hôtel de ville est agrandie selon le plan de Franque pendant la Révolution et

⁶⁰⁴ - RIGAUD O., 1983.

⁶⁰⁵ - LAUGIER J.A., 1765.
BLONDEL J.F., 1771-1777.
PATTE, 1765 et 1769.

⁶⁰⁶ - « Embellir une ville se résume le plus souvent au tracé d'une place royale, au percement de quelques rues ou à l'aménagement des entrées de la cité; au lieu de rénover en profondeur, l'embellissement s'installe dans les interstices de la structure urbaine ou à ses franges. » Antoine Picon, *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*, éd. Parenthèses, 1988.

le pont est construit au début du XIX^e siècle. Ces deux projets montrent cependant que le processus de la transformation de la ville est engagé. La remise en question de la centralité de la ville est abordée et une nouvelle voie de communication est construite en périphérie de la ville. Ce processus d'aménagement ne cessera d'être exploré et défini pendant tout le XIX^e siècle. Il ne restera alors qu'à trouver le moyen de relier ces deux pôles, suivant les préceptes de Laugier émis en 1753 :

« La beauté et la magnificence d'une ville dépend principalement de trois choses, de ses entrées, de ses rues, de ses bâtiments »⁶⁰⁷.

Ce sont ces trois préoccupations, dont va s'occuper le XIX^e siècle, avec la construction du pont, puis de la gare, du plan d'alignement et de la construction et l'aménagement de nouveaux édifices publics.

2.1.2.1.3. - Intérieur extérieur, les ponts et les portes d'Avignon

La reconstruction du pont sur le Rhône sera la première réalisation du début du XIX^e siècle. L'étude de son emplacement montre la recherche constante d'une liaison possible entre la périphérie et le centre de la ville.

Avignon est connu pour son célèbre pont en pierre construit au XII^e siècle. Il fut en service jusque dans la seconde moitié du XVII^e siècle où l'on cessa de l'entretenir. Jusqu'à la mise en service du nouveau pont en 1817, le passage du Rhône se fit par bacs, soit en amont de la porte de l'Oulle, soit à la porte de la Ligne.

Un document du XIX^e siècle⁶⁰⁸ indique que l'idée de construire un nouveau pont aurait été émise dès le XVII^e siècle. Le projet aurait prévu de placer la nouvelle construction en face de la porte de l'Oulle.

Cependant, c'est à partir de la moitié du XVIII^e siècle que l'on envisagea sérieusement à deux reprises la reconstruction du pont existant : la première en 1753 et la seconde en 1770.

⁶⁰⁷ - Abbé LAUGIER, *Essai sur l'architecture*, cité par Picon A., 1988.

⁶⁰⁸ - AN - F¹⁴11153 - Routes et ponts, Vaucluse, 1806/1850. Pont d'Avignon, Rapport du directeur Général, Velse, 1er juillet 1906.



Fig. 168 – Vue aérienne du pont Saint-Bénézet – Photo N&B – (base Mérimée)

2.2.1.2.3.1. - Le projet de J.-B. Franque

Au milieu du XVIII^e siècle la construction d'un pont sur le Rhône à la hauteur d'Avignon est envisagée. Ce projet était jugé indispensable d'une part parce que les bacs utilisés sur le Rhône étaient considérés comme un véritable danger, et d'autre part, parce que les travaux entrepris sur les routes royales par l'État français nécessitaient de prendre en considération la liaison entre les provinces de Languedoc et de Provence :

« Le pont sur le Rhône devient tous les jours plus nécessaires, les dernières inondations en ont fait sentir le pressant besoin et le fleuve est beaucoup plus dangereux dans son passage ; il n'y a que cinq jours qu'en allant d'ici dans mes terres du Languedoc, je risquais de périr avec tout mon équipage. La Treille du Bac se cassât [...] ; que l'on ne me dise pas Monsieur que la construction du pont sur le Rhône sera indifférente pour perfectionner les avantages qu'on relèvera des nouveaux chemins et du pont sur la Durance. La réunion de tous ces ouvrages est nécessaire pour le bien du commerce, et pour celui du Roi. Cela est démontré dans les mémoires que je vous fis présenter par Monsieur Franque qui a fait le voyage de Paris exprès pour [...] vous présenter les plans »⁶⁰⁹.

Une compagnie fut formée pour la construction sous les auspices et sous la direction du duc de Crillon, de MM. de Causans, d'Astier, Brun. Elle confia le projet d'un nouveau pont à l'architecte Franque. Ce dernier envisageait de reconstruire le pont sur l'emplacement de l'ancien pont Saint-Bénézet. Les plans furent soumis à l'assemblée

⁶⁰⁹ - AN - F¹⁴163 - Généralités de Montpellier. « À Mr le Marquis de Montpezat, au sujet de la construction d'un pont sur le Rhône », Avignon, le 25 juin 1756.

des États de la province du Languedoc, alors présidée par le Duc de Mirepoix. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées Pitot⁶¹⁰ et Gendriers examinèrent et complétèrent le projet qui fut soumis au ministre Trudaine. Le projet fut approuvé par une commission d'ingénieurs. Il devait être financé par les provinces du Languedoc, du Comtat Venaissin, de la Provence et du Dauphiné. Le Pape devait donner son autorisation pour l'implantation du pont sur le territoire pontifical et pour la participation du Comtat Venaissin au financement du pont. Il exigea de surcroît un tiers des recettes du péage du pont. Cette « proposition déplut au gouvernement français et l'exécution du projet échoua »⁶¹¹. Il ne fut pas donné suite au projet jusqu'en 1770.

2.2.1.2.3.2. - Le projet de l'architecte Bondon⁶¹²

De 1768 à 1774, Avignon fut rattaché à la France. Durant cette période, il fut envisagé à nouveau de reconstruire le pont sur le Rhône. Il était en effet de plus en plus important pour la France de lier les deux provinces du Languedoc et de la Provence et de rétablir les communications entre l'est et l'ouest de la France.

Le Sieur Rigaud ainsi que d'autres particuliers envisagèrent la reconstruction du pont. Le projet fut confié à l'architecte Bondon. Celui-ci prévoyait l'établissement d'un pont à bateaux qui prenait appui sur le pont Saint-Bénézet. Le projet fut soumis au roi qui approuva sa construction par un arrêté. Mais la réalisation du pont fut différée car les compagnies appelées à soumissionner, trouvant le projet trop dispendieux, souhaitaient reconstruire le pont soit en amont, soit en aval.

« J'ai déjà eu l'honneur de vous dire Monsieur que depuis que M. le Marquis de Fortia m'a transmis son privilège et que le roi a bien voulu confirmer cette rétrocession par un arrêt de son conseil en mon nom en date du 22 mars 1771 pour la reconstruction du pont entre Avignon et Villeneuve-lez-Avignon, j'ai trouvé plusieurs compagnies pour entreprendre cet ouvrage, mais tous après un mur examen ont demandé que ce pont soit assis sur l'île de Piot au lieu de celle de la Barthelasse ainsi qu'il a d'abord été projeté, attendu que cette position raccourcira la traversée de plus de 400 toises [...]. Ils ont ajouté mil autres raisons auxquelles j'ai constamment résisté désirant me tenir dans les termes de l'arrêt et du plan que vous avez Monsieur adopté ce qui les a tous rebuté ; mais

⁶¹⁰ - Henri Pitot (1695-1771), est né à Aramon dans le Gard. Il est nommé en 1740 directeur du canal Royal du Languedoc et des travaux publics de la sénéchaussée de Nîmes. D'après P. Humbert, « l'œuvre mathématique d'Henri Pitot », in *Revue d'histoire des Sciences et de leurs applications*, 1953, vol. 6, n°6-4.

⁶¹¹ - BONNEL E., «Un projet de pont sur le Rhône entre Avignon et Villeneuve», *Reflets Méditerranéen*.

⁶¹² - Pierre Bondon, né et mort en Avignon (1716-1781). Sculpteur et architecte, il a notamment réaménagé l'hospice des insensés d'Avignon en 1779. Il se serait opposé à Franque, au sujet des digues qui protégeait Avignon des crues du Rhône et de la Durance. Son fils Ange-Alexandre Bondon lui succéda comme architecte de la Révérende Chambre Apostolique. (Source Wikipédia).

la nouvelle compagnie qui se présente aujourd'hui m'a clairement démontré d'un côté les difficultés immenses presque insurmontable d'établir ce pont sur l'isle de la Barthelasse sans entraîner des frais excessifs, de l'autre la facilité de s'asseoir dans celle de Piot qui se trouve tout au prêt et l'évidence que cette position serait également utile et avantageuse aux deux villes puisque les routes aboutirait d'un bout à une porte d'Avignon et de l'autre à l'entrée de Villeneuve »⁶¹³.

Le peu de renseignements que nous possédons sur le projet de 1755 ne nous permet pas de savoir si le pont a été envisagé à un autre emplacement que celui présenté par J.-B. Franque au pont Saint-Bénézet. Par contre, en 1771 cet emplacement fut contesté, malgré le projet de l'architecte Bondon, approuvé par le roi. D'autres solutions, pour lesquelles nous ne connaissons pas l'emplacement exact, furent proposées afin de mettre en contact le débouché du pont avec une porte de la ville. L'île Piot se trouvait en contrebas de l'île de la Barthelasse. Peut-on alors envisager que le débouché du pont sur la rive gauche du Rhône aurait été situé à la porte de l'Oulle ? Rien ne nous l'indique cependant.



Fig. 169 - Plan des Ponts d'Avignon [1770], signé « Lu et approuvé : Fortia » - (AN)
 Légende : A - Massif du côté de Villeneuve ; B - Massif au bord de la Barthelasse ;
 C - Pont de bois dans l'île de la Barthelasse ; D - Pont de pierre de Saint-Bénézet ;
 E - Ile de la Barthelasse ; F - Partie de la ville

⁶¹³ - AN – F¹⁴ 27A - Pont sur le Rhône entre Avignon et Villeneuve-lès-Avignon : 1770/1775, Signé le Chevallier de Mézières



Fig. 170 - Pont Saint-Bénézet - Projet de ponts à bateaux
Bondon architecte - (AN)



Fig. 171 - Projet du pont de Villeneuve-lès-Avignon à Avignon [XVIII^e] - (AN)

- A - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont
- C - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont
- D - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont

L'idée de la reconstruction du pont semble avoir été le fait de l'initiative française. La construction du pont fut demandée en liaison avec les grands travaux de routes royales qui s'effectuaient en France.

Le retour d'Avignon dans les États papaux fit oublier le projet. Il faut attendre le début de l'Empire pour que l'on envisage à nouveau la reconstruction du pont. Entre-temps, Avignon est définitivement devenue française.

2.1.2.3 - XIX^e siècle, un autre regard et d'autres objectifs

2.1.2.3.1 - Le pont de bois

La reconstruction du pont fut envisagée à nouveau et dans un premier temps par la ville en l'an IX. Le projet de l'architecte Bondon de 1771 fut repris par son fils⁶¹⁴ Ange-Alexandre. Celui-ci élargissait le pont Saint-Bénézet en posant une structure en bois de 8 mètres de large sur les anciennes piles du pont. Parallèlement, d'autres projets furent envisagés dont quatre sur le grand bras du Rhône :

- le débouché du premier projet était situé devant la porte de l'Oulle ;
- le second reprenait l'idée de reconstruire le pont Saint-Bénézet ;
- le troisième s'établissait sur le parcours du bac à trailles ;
- le quatrième arrivait en face de la porte de la Ligne.

L'ingénieur en chef du Vaucluse marquait nettement sa préférence pour le débouché du pont à la porte de l'Oulle. À ses yeux ce projet avait tous les avantages, le premier étant d'être moins cher.

Une compagnie s'était formée pour fournir les fonds à cette construction. Mais les premières études furent abandonnées par manque de moyens. En fait il s'avéra que les compagnies avaient sous-estimé le prix du pont du projet Bondon. La reconstruction du pont Saint-Bénézet nécessitait des travaux d'aménagement et d'accès beaucoup plus importants qu'il n'avait initialement été prévu. Mais surtout, le débouché de l'ancien pont avait l'inconvénient de ne pas être en face d'une porte de la ville ; de plus son accès était incommode. La situation de la porte du Rhône n'offrait aucun débouché direct à l'intérieur de la ville et aucune liaison avec la place de l'Horloge.

⁶¹⁴ - Bondon Ange-Alexandre, né à Avignon le 2 octobre 1753, est d'abord formé par son père ingénieur et architecte du pape, puis continue ses études à Rome et à Paris. En 1778, il succède à son père dans sa charge au poste d'ingénieur en chef de tous les travaux publics, sous la dénomination d'architecte et d'ingénieur en chef de la Révérende chambre apostolique. En l'an III, il fait la demande de son maintien dans le département du Vaucluse, et devient en alors ingénieur ordinaire du département du Vaucluse. En 1795, il est nommé ingénieur en Chef du même département. L'an X le voit nommé à la direction des travaux du canal d'Arles à Bouc. Il projette également le port militaire de Bouc. En 1815, il est mis d'autorité à la retraite alors qu'il souhaitait depuis longtemps retrouver son poste d'ingénieur en chef du Vaucluse. Il est décédé le 3 août 1840. [Pinon P., 1986a et AN - F¹⁴2174²].

L'architecte J.-P. Franque⁶¹⁵ envoya un mémoire au maire Puy sur le projet de pont qu'il avait fait en 1753 avec son père, mais sa proposition resta sans suite.

Entre-temps, la route de Montpellier à Avignon fut classée route impériale. Ainsi les frais de construction du pont revenaient à l'État et non à la ville. L'emplacement du pont fut alors remis en question malgré l'approbation du premier projet par le gouvernement

Le rattachement d'Avignon à la France et les politiques économique et militaire de Napoléon rendaient impérative la reconstruction du pont. Il s'agissait de rétablir les communications entre le Languedoc et l'Espagne avec la Provence, les Alpes et l'Italie. La route Impériale n° 100, traversait le Rhône au niveau d'Avignon et de Villeneuve-lès-Avignon. Jusqu'à présent les communications s'effectuaient par des bacs. Les passeurs n'avaient alors aucun intérêt à la reconstruction du pont.

« Ce pont qui, sous l'ancien gouvernement n'offrait qu'un intérêt de commerce intérieur en présente un plus grand, d'après la nouvelle organisation politique, parce qu'il se trouve sur la route qui d'Espagne conduit en Italie et dans des contrées gouvernées par l'empereur et ses frères [...]. »⁶¹⁶

Cette modification du statut de la route offre de nouvelles opportunités. Le pont ne doit plus être conçu uniquement pour une relation entre les deux villes d'Avignon et de Villeneuve-lès-Avignon, mais pour une liaison à l'échelle nationale, voir internationale et permettre non seulement les échanges commerciaux, mais surtout le déplacement des troupes. Le nouveau pont doit donc servir les intérêts publics et non privé, être pratique, de construction rapide et le moins cher possible.

Après de nouvelles études les ingénieurs des ponts et chaussées retiennent l'emplacement de la porte de l'Oulle. Le projet du pont fut réalisé par l'ingénieur des ponts et chaussées Duvivier⁶¹⁷.

Toutefois, la construction du pont donna lieu à un affrontement entre les partisans de deux politiques d'aménagement : les premiers refusaient le changement des structures établies, les seconds prenaient en compte non seulement les modifications internes de la ville, mais sa situation par rapport à une échelle nationale.

Les principaux opposants étaient, d'une part la ville de Villeneuve-lès-Avignon, parce que le nouveau pont arrivait en aval de la ville et de ce fait le tracé de la nouvelle route

⁶¹⁵ - Fils de l'architecte Jean-Baptiste Franque.

⁶¹⁶ - AN - F¹⁴ 11153 - Pont d'Avignon, Rapport du directeur Général, Velse, le 1er juillet 1806.

⁶¹⁷ - AN - F¹⁴ 2221/2 - Il entre à l'école des Ponts et Chaussées en 1788. Il est nommé e, l'an V, ingénieur ordinaire à Melun, où il est attaché aux travaux du pont de Nemours. En l'an 11, il est chargé des travaux des ponts sur la Durance à Bonpas et sur le Rhône. Il obtient le grade d'ingénieur en chef de seconde classe en 1806. En 1809, il est envoyé à Napoléonville qui deviendra en 1804, Bourbon-Vendée, (La Roche-sur-Yon), en Vendée où il restera, jusqu'à la fin de son service. Il était chargé de la construction de la ville, ainsi- que des routes qui y aboutissait et de navigation sur l'Yon. Il meurt le 17 novembre 1821.

l'évitait, et d'autre part, les habitants du nord et de l'est de la ville d'Avignon, notamment ceux qui travaillaient dans le port entre la porte du Rhône et la porte de la Ligne.

« Cet emplacement paraît être le plus naturel. Il a la possession qui fait un titre, le pont Saint-Bénézet occupait cette position. [...] Cet emplacement est central pour les deux villes. Particulièrement pour Avignon, dont le pont projeté va devenir le plus brillant apanage. Le principal, presque tous les établissements de commerces, surtout les plus considérables sont dans le voisinage de la porte du Rhône [...]. »⁶¹⁸

Dès les premières études, l'ingénieur Gauthey⁶¹⁹ considéra l'emplacement de la porte de l'Oulle comme le meilleur emplacement. À ses yeux, il satisfaisait à tous les intérêts en jeu : celui de la ville comme celui de l'État.

« Que ce projet avait fixé le choix de l'inspecteur Gauthey, que si l'on a tenté de réaliser l'autre, c'était pour entrée dans les vues des actionnaires aux frais de qui le pont devait d'abord être rétabli [...]. Le parti de reconstruire le pont devant la porte de l'Oulle est si convenable que des plans rédigés en 1650 et cités par Monsieur Duvivier présentent cette direction[...]. »⁶²⁰

En fait, l'implantation du nouveau pont à la porte de l'Oulle s'inscrivait dans l'achèvement des aménagements de ce quartier qui était devenu, depuis le XVII^e siècle, le nouveau lieu actif de la ville et la résidence de la nouvelle bourgeoisie. C'est à cet endroit que furent tracées les rues les plus droites et les plus larges, que furent construits les plus beaux hôtels et le théâtre, que furent établies les auberges et les nombreux commerces. La porte de l'Oulle servait de porte d'entrée à la ville pour les voyageurs qui naviguaient sur le Rhône. Elle avait également l'avantage d'être la porte la plus proche de la place de l'Horloge.

« [...] Le projet n'arrive pas directement sur la place de Villeneuve comme le premier, mais il arrive directement sur une place d'Avignon, dans un quartier de

⁶¹⁸ - AN - F¹⁴ 940 - Pont d'Avignon, 1792/1815 - *Le préfet du département du Vaucluse à Monsieur le conseiller d'État, Directeur général des Ponts et Chaussées*, Avignon, le 15 avril 1806.

⁶¹⁹ - Gauthey Emiliand-Marie (1732/1806). Né à Chalon-sur-Saône le 3 décembre 1732, il étudie les mathématiques, puis l'architecture dans l'atelier de Dumont à Paris. Il entre à l'École des ponts et chaussées le 15 février 1757, collabore aux chantiers des ponts de Montereau et de Joigny, et en 1758 est nommé sous-ingénieur des États de Bourgogne, en résidence à Chalon. Il deviendra ingénieur en chef des États en juillet 1782 [...]. Nommé inspecteur général en 1791, il conservera des responsabilités en Bourgogne qui constitue l'essentiel du domaine de son inspection. Il mène une double activité d'architecte et d'ingénieur, mais il est aussi connu comme théoricien. Il est l'auteur de nombreux ponts en Bourgogne, mais s'occupera aussi des canaux de Saint-Quentin (1801) et de l'Ourcq (1801-1806).

⁶²⁰ - F¹⁴ 940 - Pont d'Avignon, 1792/1815 - 1er juillet 1806, *Rapport du directeur Général, Velse, Pont d'Avignon*.

la ville où les rues sont larges et bien percées. Il n'a d'ailleurs aucun des vices du premier projet [...]. »⁶²¹

« [...] La commission a donc proposé d'adopter le projet de construire le pont en charpente à la porte de l'Oulle. Le Conseil général a été d'avis conforme à l'opinion de la Commission, [...] à condition de le rendre perpendiculaire aux deux courants.

[...] L'objet principal est de faire construire un pont solide et qui coûte le moins cher possible. Les raisons d'intérêt local doivent céder aux raisons d'intérêt général »⁶²².

Il est alors intéressant de noter certaines considérations sur l'emplacement retenu :

- par rapport à l'ancienneté du projet : on remonte au XVII^e siècle, alors comment peut-on l'avoir ignoré au XVIII^e siècle ?
- par rapport au gouvernement : l'emplacement a les préférences de l'ingénieur des ponts et chaussées, donc d'un représentant de la politique de l'État ;
- par rapport à la ville : les considérations pratiques sont analysées par le préfet. Il souhaitait néanmoins un projet plus en aval de la porte de l'Oulle pour faciliter les communications avec le centre de la ville (et peut-être avec la Préfecture) au niveau de la rue de l'Oratoire.

Cependant le préfet avait approuvé l'emplacement du pont Saint-Bénézet. Il considérait que le nouveau projet ne servait ni les intérêts du commerce ni les intérêts esthétiques :

« [...] Du côté d'Avignon, le pont aboutira, loin du port en un lieu où il n'y a point de quai à décharger, loin de presque tous les établissements de commerce. Les abords couperont et intercepteront l'une des plus agréables promenades de la ville. Le pont répondra à une place qui n'a que des débouchés latéraux, qui n'en peut obtenir de directe qu'au moyen du sacrifice de la salle de spectacle, qui a la vérité n'est pas bien regrettable, mais qui cependant il faudra raser dans son entier [...] ».

« Précisément vis à vis de la porte de l'Oulle, le pont n'aboutit à rien, l'abord est intercepté par la salle de spectacle. Supposant encore qu'elle soit rasée et abattue quelques pas plus loin on se casse le nez contre le rang de maisons de la rue de la Calade qu'on aura en face, et enfin, comme il n'a pas été dissimulé plus haut les abords du pont dans cet emplacement ne sont pas seulement à l'abri des moyennes inondations »⁶²³.

⁶²¹ - AN - F¹⁴ 940 - Pont d'Avignon, 1792/1815 - 26 avril 1806, *Rapport sur le nouveau Pont que le gouvernement projette sur le Rhône à Avignon pour rétablir la communication de cette ville avec le département du Gard.*

⁶²² - AN - F¹⁴ 940 - Pont d'Avignon, 1792/1815 - 1er juillet 1806, *Rapport du directeur Général, Velse, Pont d'Avignon.*

⁶²³ - AN - F¹⁴ 940 - Pont d'Avignon, 1792/1815 - Le préfet du département du Vaucluse à Monsieur le conseiller d'État, Directeur général des Ponts et Chaussées, Avignon, le 15 avril 1806.

Le pont est vu, premièrement, comme un moyen de desserte et d'accès des voyageurs ; c'est une porte qui permet l'accès au centre de la ville. Il faut alors faciliter l'accès du pont à ce centre. L'emplacement le plus proche du centre se situe à proximité de la promenade de l'Oulle. Mais pour le préfet, la porte de l'Oulle a cependant l'inconvénient de ne pas être en relation directe avec le centre. Le plus court chemin pour arriver au centre de la ville est d'y accéder par une rue droite et il n'est pas possible d'en faire une à partir de la porte de l'Oulle. Pour résoudre cette impossibilité, le préfet propose de faire coïncider l'arrivée du pont avec le prolongement d'une rue existante, large et droite.

L'emplacement du pont est vu non seulement sur le plan des communications mais aussi des embellissements. On circule pour le commerce, pour traiter ses affaires, mais aussi pour son plaisir. La desserte du port et l'établissement de relations commerciales ne sont pas les buts uniques de ce projet. C'est pour l'ensemble de ces raisons que le projet de reconstruction du pont Saint-Bénézet était devenu caduc ; parce qu'il n'y avait pas de communications directes entre l'ancien pont et la place de l'Horloge, il ne facilitait pas les relations avec le centre ville.

À cette idée d'embellissement est également associé l'idée de la représentation de la ville à travers la relation du pont avec le centre.

« Que cet emplacement soit donc encore reculé de quelques toises, qu'il soit descendu d'une centaine de mètres pour répondre à la rue de l'Oratoire, alors en ouvrant dans la muraille de la ville et au moyen d'une acquisition de terrain beaucoup moins importante que celle de la salle de spectacle, vous lui donnez pour débouché une rue longue et spacieuse qui mène en ligne directe au centre de la ville, à la principale place, à celle de l'Hôtel de ville, à ce moyen, tous les avantages d'utilité, à part, le pont orne la ville et la ville décore le pont. Les étrangers arrivent directement et sans recherche sur la grande place et se distribuent ensuite facilement et presque sans indications dans tous les quartiers [...].

Les constructions de la portes de la ville se fera presque sans frais avec la démolition de la muraille et la suppression de l'arc de la porte Saint-Michel, qui est sans utilité à quelques pas de là, et qui peut-être rapporter et reconstruit pour ainsi dire, sans dépense vis à vis le pont. D'ailleurs les frais quels qu'ils fussent ne seraient ni à la charge de l'entreprise du pont, ni à celle du gouvernement; ils seraient à celle de la ville à l'embellissement de laquelle ils serviraient [...]. Enfin les indemnités de terrain et les dommages causés aux habitations par la rampe se réduirait à fort peu de chose, parce que ces dommages devraient se trouver pour ainsi dire compensés par l'augmentation de valeur qu'acquerraient cette même propriété, du voisinage du pont et de la jouissance acquise d'une rue plus belle plus active et plus fréquentée. Dans cette proposition, la promenade de la ville, qui dans le projet de la porte de l'Oulle, [...], serait divisée et presque toute

envahie, serait respectée et conservée en son entier. Elle deviendrait un accessoire avantageux aux pont qu'elle lierait agréablement à la ville »⁶²⁴.

Les arguments employés dans cette lettre concernent essentiellement la relation du pont et du centre de la ville. Ils seront à peu près les mêmes, quarante ans plus tard, lorsque sera décrite la relation que la gare entretiendra avec le centre ville et en particulier lorsque la ville souhaitera implanter la gare sur la promenade de l'Oulle. L'implantation de la gare semble se situer dans la même logique que celle employée pour le pont.

Par contre nous avons peu d'informations sur ce que pense réellement la ville. Lors de la première étude, elle laisse faire la compagnie chargée de reconstruire le pont. Elle considère, en dehors de certaines considérations pratiques, que le plus important est d'avoir ce pont. Dans la seconde étude, elle laisse faire l'État et c'est en fait le préfet qui semble représenter ses intérêts.

2.1.2.3.2 - Le pont suspendu et un pont pour la Porte de la Ligne

Le pont de bois va subir très rapidement les assauts du fleuve et devra être réparé à plusieurs reprises. Au milieu des années 1830, on envisage donc son remplacement par un pont suspendu.



Fig. 172 - Projet de construction d'un nouveau pont en face de la porte de la Ligne

624 - *Ibid.*

Dès 1834, un projet de pont suspendu est proposé à partir de la porte de la Ligne en direction de Villeneuve-lès-Avignon par le département du Gard. Ce projet est repris en 1839 et présenté par un ingénieur lyonnais, Monsieur Rolland de Ravel. Cependant ce projet qui reçut l'approbation du Conseil Général, était fortement contesté par la ville.

Les arguments avancés sont abordés sous un double aspect : celui des acquis du quartier de l'Oulle et de l'éloignement de la porte de la Ligne par rapport au centre de la ville. La construction du pont nécessitait alors de nouveaux alignements.

« Le quartier de la Ligne a pour lui, le voisinage du port qui suffit pour le justifier et qui ne peut se déplacer au profit du quartier de l'Oulle [...] ».

« Privez l'Oulle de ses hôtels, ateliers et industries que féconde la voie de terre et ce quartier, aujourd'hui si vivant, deviendra désert [...] ».

« J'ai déjà signalé combien ses communications avec le port d'aval deviendrait plus longues et plus gênantes, les remblais nécessités par l'établissement de pont enterrerait considérablement les maisons qui bordent la route royale et les rues voisines de la porte. Enfin l'élargissement des rues conduisant au centre de la ville, frapperait du fatal veto, la plus part des maisons de ce quartier qui ne pourraient plus être réparées, sans subir les conséquences d'un reculement forcé [...] ».

« Sur ce sujet, on ne peut s'empêcher de remarquer la situation défavorable du nouveau pont, sous le rapport de ces communications avec le centre-ville. Partez des quartiers marchands, vous ne pouvez l'aborder que par des rues étroites, tortueuses et pour ainsi dire sans issue, où une circulation active ne pourraient s'établir qu'au moyen de larges coupures et même de nouveaux percements ; et l'on est naturellement conduit à se demander à la charge de qui devrait tomber la dépense qui en résulterait [...]. »⁶²⁵

« Messieurs, si mes informations sont exactes, j'aurais beaucoup à dire sur les motifs qui ont déterminé le choix de cet emplacement. Mais il me faudrait entrer sur le terrain des personnalités, et je suis heureux de pouvoir m'en dispenser...

La nécessité de tracer de nouveaux alignement dans le quartier de la Ligne : comme si l'on ne savait pas qu'avant qu'il n'eut été question du pont de Villeneuve, le plus peuplé, le plus commerçant et jusqu'ici le plus défectueux de la ville [...]. »⁶²⁶

Finalement le pont sera reconstruit à la porte de l'Oulle sur l'emplacement de l'ancien pont de bois, entre 1841 et 1843. Pendant la durée des travaux, deux bacs assuraient la traversée du fleuve.

⁶²⁵ - BMA - Ms 2985 - *Rapport contre le projet de construction d'un pont suspendu sur le Rhône vis à vis de la porte de la ligne, avec un plan général d'Avignon et de Villeneuve - 1839. Projet présenté par Rolland de Ravel, ingénieur civil à Lyon.* Signé le Maire de la ville d'Avignon, Geoffroy.

⁶²⁶ - BMA Ms 2985 - *Mairie de Roquemaure, Réponse aux adversaires du Pont de Villeneuve et de la route royale de Mornas à Avignon par Courteront et Roquemaure*, par Mr P de Cappeau.

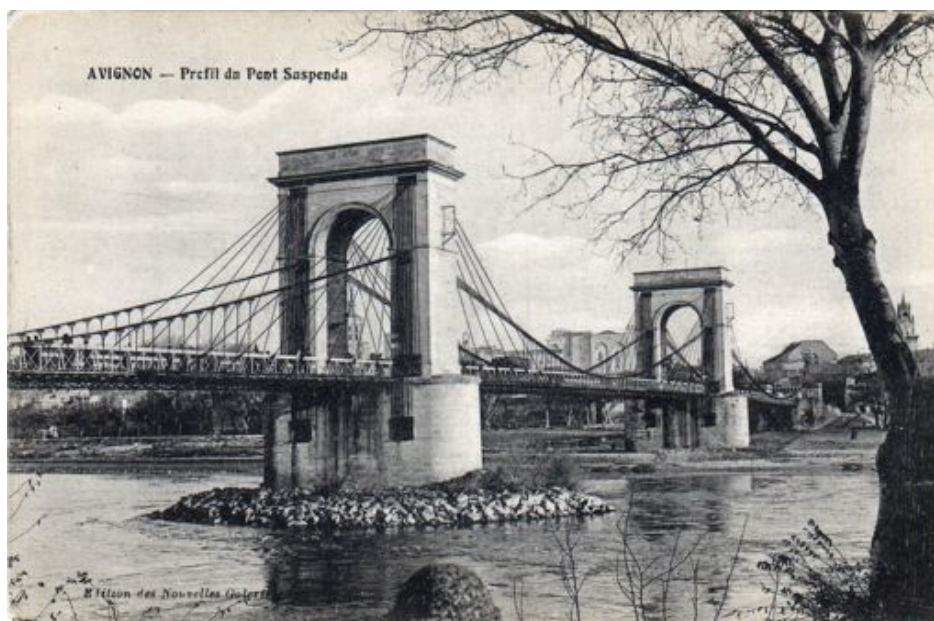


Fig. 173 - Le pont suspendu – cpa – (coll. particulière)

2.1.2.3.3 - L'alignement d'Avignon, un plan

En Avignon, l'élaboration du plan d'alignement laisse apparaître, dans un premier temps, une phase d'exécution peu dynamique : seules les rues principales sont élargies. Cependant, sous la pression de l'État et des bâtiments civils, des projets de plus grandes envergures sont envisagés, comme l'aménagement de places, place de l'Horloge et place Pie, et la création de nouvelles rues. Mais ce n'est finalement que dans la dernière partie de la gestation de ce plan, que la ville fut dotée d'un plan cohérent qui prenait en compte la conception de la ville dans sa totalité, notamment avec l'apparition du projet de la rue Bonaparte et des aménagements qui lui sont liés. Cependant, l'arrivée du chemin de fer et la nécessité de développer de nouveaux espaces ont rendu caduc ce plan et nécessité de nouveaux aménagements qui par l'ampleur et la rapidité des besoins n'ont pu être contrôlés totalement.

En effet, dans la seconde moitié du XIX^e, l'attention portée par le gouvernement au développement des plans n'est plus la même. L'examen des plans ne se fait plus au niveau de l'État par l'intermédiaire du service des Bâtiments civils, mais au niveau des départements et des communes. Les municipalités n'ont plus la même aptitude à gérer les nouveaux projets. Leurs attentions se portent plus sur la gestion des réseaux, eau, gaz, égouts, et des équipements nouveaux, écoles, réservoirs, usine à gaz, que sur l'aménagement urbain. Le changement dans la taille des opérations crée un déséquilibre par rapport à l'échelle existante des centres-villes anciens.

3.3.2. - Une politique d'équipement

Deux facteurs supplémentaires jouent pour le choix des tracés et inscrivent le plan d'alignement dans une démarche très pragmatique : le réaménagement de la ville s'effectue en fonction de l'implantation des équipements qu'ils soient anciens ou nouveaux. Les édifices civils existant à l'usage de l'administration et du public, (Préfecture, Palais de Justice, Muséum et Bibliothèque, Séminaire, Collège, caserne de Gendarmerie, Hôpitaux, etc.) ont trouvé place dans des bâtiments existants. Mais ceux-ci, souvent mal desservis, nécessitent soit un élargissement d'une voie d'accès soit un dégagement. Les nouveaux équipements, (Théâtre, établissements militaires, Hôtel des Postes, Chambre de commerce, etc.), s'insèrent dans le parcellaire ancien et définissent les nouveaux éléments de la structure urbaine.

Modifications ou créations des principaux équipements

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1791-93 | - L'hôtel de Forbin devient le siège de l'administration départementale ; il est racheté par le département en 1822. |
| Début XIX ^e siècle | - Le Muséum est installé dans l'Hôtel Calvet et dans le couvent et l'église Saint-Martial
- Le Jardin des Plantes est aménagé dans les jardins de l'église Saint-Martial |
| 1818/1824 | - Construction du Théâtre place de l'Horloge |
| 1845 | - Reconstruction de l'Hôtel de ville, aménagement de la place de l'Horloge |
| 1854 | - Gare de voyageurs au sud de la ville |
| 1860/1900 | - Caserne Hautpoul, cours Bonaparte
- Chambre de commerce
- Hôtel des Postes
- Marchés |



Fig. 174 - Palais de Justice – (photo de l'auteur)

3.3.3. - Percement et lotissement

La densification à l'intérieur de l'enceinte, s'effectue principalement par la création des nouvelles rues dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Le principe de lotissement est pratiquement inconnu, sauf pour la réalisation du quartier Victor Hugo sur l'emplacement de la Forge Royale, qui occupait depuis la Révolution l'ancien couvent des Dominicains. Ce projet fait partie des cinq plans soumis pour approbation partielle du plan d'alignement en 1839/1840 au Conseil des Bâtiments Civils.

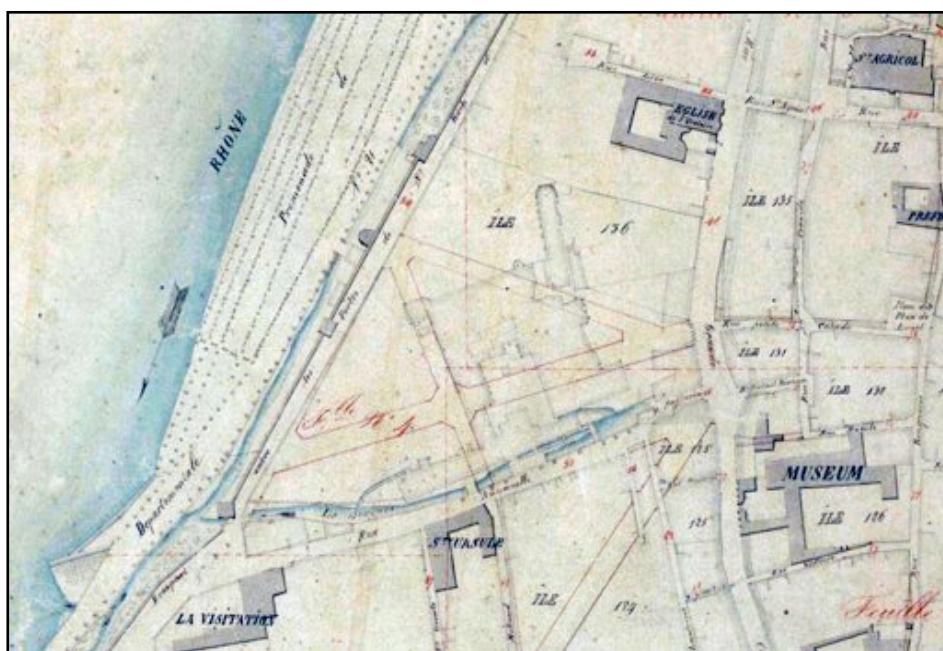


Fig. 175 - Plan du projet d'ouvertures de rues sur le terrain de la Forge Royale
Extrait plan d'alignement 1840 - (AMA)

2.1.2.3.4 - L'histoire du plan

En Avignon, la levée du plan de la ville et la conception du plan d'alignement s'effectuera de 1808 à 1854. La levée de ce plan sera exécutée dans un premier temps par le géomètre chargé du cadastre, puis par le voyer municipal.

Le plan d'alignement, après avoir été approuvé plusieurs fois par la municipalité et refusé deux fois par le Conseil des Bâtiments Civils avait été approuvé partiellement en 1839. Mais il ne sera finalement complété et élaboré totalement qu'en 1854. Il sera alors définitivement approuvé par une ordonnance royale.

Lorsque la loi de 1807 fut promulguée, plusieurs rues de la ville d'Avignon avaient déjà fait l'objet d'une procédure d'alignement⁶²⁷. Mais la municipalité ne se préoccupait pas alors de la levée d'un plan général. Un décret impérial, relatif à l'exécution de l'art.52 de la loi du 16 septembre 1807 pour l'ouverture de nouvelles rues dans la ville ou

⁶²⁷ - Ces alignements ponctuels concernent la principale rue d'Avignon qui conduit de la porte Saint-Lazare à la place de l'Horloge, la rue de la Ferraterie et la rue de l'épicerie.

l'élargissement des anciennes rues qui ne faisaient point partie des grandes routes, fut publié le 27 juillet 1808. Ce décret demandait expressément aux préfets de faire exécuter ces plans généraux d'alignement sans plus attendre. Le préfet de Vaucluse autorisa le Conseil municipal à délibérer sur la levée d'un plan général de la ville d'Avignon dans un délai de deux ans. Le 31 octobre 1808 le Conseil municipal fut réuni et demanda au préfet du Vaucluse de porter sur le budget, pour l'exercice 1809, une somme de 2000 francs pour subvenir et faire face aux premières dépenses que ce travail occasionnerait. Le Conseil décida de lancer une soumission afin de recruter « un géomètre actif, intelligent, d'un talent et d'une capacité reconnue »⁶²⁸.

Le résultat de la soumission fut connu uniquement le 5 juillet 1809. Le choix se porta sur François Philibert Lejeune pour dresser le plan d'alignement. Celui-ci devait lever le plan dans un délai de 15 mois.

Le 13 juillet 1811, le Conseil d'État, devant les lenteurs des administrations locales, décida de ne plus autoriser l'achat de terrain par les communes, en ce qui concerne l'alignement des rues, tant que les villes n'auraient pas présenté leur plan général d'alignement.

En décembre 1811, le préfet du Vaucluse rappela que le délai de deux ans accordé pour la levée du plan d'alignement était échu mais que celui-ci ne lui avait pas été communiqué.

Le 2 août 1813, le préfet communiqua au maire d'Avignon l'échelle à laquelle les plans devaient être dessinés. Trois plans devaient être dressés à partir de trois échelles différentes : le premier au six dixième de millimètre par mètre, le deuxième au trois dixième de millimètre par mètre et le troisième au deux dixième de millimètre par mètre.

Mais il semble que malgré le choix d'un géomètre et les rappels du préfet pour la levée du plan, l'exécution de celui-ci n'était guère avancée. Dans un courrier adressé au sous-préfet de l'arrondissement d'Avignon, daté du 2 décembre 1813, le préfet faisait part d'une circulaire du ministre de l'Intérieur, dans laquelle celui-ci s'étonnait de l'inachèvement des travaux cinq ans après leur lancement. Le préfet insista auprès du sous-préfet sur la nécessité de faire lever un plan d'alignement et lui demanda de faire pression auprès des municipalités pour la levée de ce plan. À cette occasion, le préfet précisa l'intérêt que représentait pour les municipalité la levée d'un tel plan :

« [...], le retard qu'éprouve la confection de ce travail fait craindre à son exécution qu'on n'ait pas senti dans votre arrondissement toute l'importance de cette grande mesure d'administration, dont l'objet seulement n'est pas comme on aurait pu le croire, d'embellir les villes et d'améliorer les communications

⁶²⁸ - AMA - Série O, Voirie Urbaine, carton 38 - Délibération ayant pour objet de faire lever le plan général de la ville d'Avignon, transmis au préfet, le 2 décembre 1808.

intérieures, mais aussi d'ajouter beaucoup à la valeur de toutes les maisons urbaines, en fixant leurs rapports avec la voie publique, en garantissant à la fois les propriétaires des chicanes respectives des voisins et des déterminations arbitraires des autorités locales »⁶²⁹.

En 1815, le sous-préfet rappela au maire de la ville d'Avignon la nécessité de lever le plan et lui communiqua les nouvelles instructions du Ministère de l'Intérieur au sujet des nouvelles échelles du plan d'alignement de la ville. Dans un premier temps, il fut demandé de faire un seul plan à l'échelle détaillée de un millimètre par mètre, mais sept mois plus tard, il fut recommandé que les plans fussent dessinés au même format et assemblés dans un atlas.

3.4.1. - Premier plan, les résistances

Le 12 janvier 1816, Caristie, l'ingénieur des ponts et chaussées de l'arrondissement d'Avignon, signala au maire de la ville d'Avignon les carences du plan du géomètre Lejeune : ce dernier n'avait pas indiqué l'état parcellaire sur le plan. L'ingénieur proposa alors de se charger de la levée du plan. Mais c'est finalement l'ingénieur vérificateur du cadastre, monsieur Guilhon, qui fut chargé de l'opération. Il redessina alors le plan d'alignement suivant les instructions du 21 octobre 1815 et trois années lui furent nécessaire pour faire le relevé du plan. De 1822 à 1824, le Conseil municipal apporta à plusieurs reprises des modifications aux alignements à faire. Le plan fut alors soumis au Conseil des Bâtiments Civils qui le rejeta par deux fois.

Lors de l'envoi de la première soumission, le préfet, dans une lettre d'accompagnement du plan, faisait remarquer que l'embellissement de la ville aurait sans doute exigé un plus grand nombre d'alignements que ceux prévus dans le plan, mais que devant le montant de la dépense, ceux qui avaient été indiqués lui semblaient suffisants pour rendre :

« [...] assez spacieuses certaines rues dont le défaut de largeur a jusqu'à présent donné lieu à de graves inconvénients ».

En effet, le plan d'alignement proposé s'intéressait principalement au centre de la ville et plus particulièrement à la place de l'Horloge et aux abords de l'église Saint-Pierre. Le Conseil des Bâtiments Civils, sous la plume du rapporteur Tardieu, trouva ces propositions nécessaire mais trop restreintes. Il fit remarquer que de trop nombreuses rues présentant « des sinuosités aiguës et des angles saillants » n'étaient pas prises en compte. Le rapporteur justifia ses propos en remarquant qu'une ville aussi importante qu'Avignon, méritait :

⁶²⁹ - AMA - Série O, Voirie Urbaine, carton 38 - Département du Vaucluse, Sous-Préfecture d'Avignon, Avignon, le 2 septembre 1813, Le Maître des Requêtes préfet de Vaucluse, officier de la légion d'Honneur à Monsieur le sous-préfet d'Avignon.

« [...] une certaine considération dans une opération aussi sérieuse que celle d'un alignement général, opération qui ne doit pas être considérée seulement dans l'intérêt de la génération présente mais bien aussi dans celui des générations à venir »⁶³⁰.

En conclusion de son rapport, Tardieu invita le Conseil municipal à compléter le plan d'alignement d'après ses remarques et à indiquer la distribution intérieure des diverses îles. Ce manque d'information l'empêchait de faire des propositions pour l'intérieur de certaines îles où il lui semblait cependant nécessaire de :

« [...] procurer des communications peut-être utiles aux habitants de cette partie orientale de la ville avec sa partie centrale »⁶³¹.

Le rapporteur signifiait sans doute la possibilité d'ouvrir de nouvelles rues à l'intérieur des Grands Jardins, à l'Est de la Ville.

Lors de la séance du Conseil municipal de la ville d'Avignon du 1er septembre 1824, le Conseil municipal délibéra sur les modifications à apporter au tracé du plan d'alignement de la ville suivant le rapport du Conseil des Bâtiments Civils. Le Conseil approuva certaines modifications, notamment celles concernant le portail Matheron :

« [...] Il a jugé indispensable l'élargissement de la rue et place Matheron, quartier de la ville très peuplé où aboutissent plusieurs grandes rues, et servant de passage à un grand nombre de charrettes, il a en conséquence délibéré de tracer sur les dites rues et place un reculement depuis le n° 11 jusque et compris le n° 15 tel qu'il est indiqué dans le plan d'alignements »⁶³².

et en rejeta d'autres, notamment celles autour de la place de l'Horloge. Il jugeait que les projets de construction du théâtre et de reconstruction de la façade de l'Hôtel de ville rendaient caduques les propositions du Conseil des Bâtiments civils :

« Le Conseil municipal a délibéré de tracer sur le plan d'alignement de la ville, le plan de masse projeté pour la reconstruction de la façade et d'une partie de l'intérieur de l'Hôtel de ville. Ce tracé présentant la création de rues nouvelles autour du périmètre de cet hôtel, il n'y a pas lieu à prendre en considération les changements demandés dans la rue Géline par le Conseil des bâtiments civils [...].

L'élargissement de la rue Saint-Laurent est aujourd'hui sans objet, attendu l'exécution du projet d'une salle de spectacles sur l'emplacement de la dite rue et de l'ancien couvent des Dames de Saint-Laurent, projet que le Conseil municipal a été d'avis de tracer sur le plan d'alignement.

⁶³⁰ - AMA - Série O, Voirie Urbaine, carton 38 - An 1824, Ministère de l'Intérieur, Conseil des Bâtiments Civils, Séance des 3 et 10 avril, Vaucluse, Avignon, Alignement, *Rapport fait au Conseil des Bâtiments Civils par Monsieur Tardieu sur le plan général d'Alignement de la Ville d'Avignon, département de Vaucluse.*

⁶³¹ - *Ibid.*

⁶³² - AMA - Série O, Voirie Urbaine, carton 38 - 1er septembre 1824, Extrait du Registre des délibérations du Conseil municipal de la Bonne ville d'Avignon.

La nécessité de démasquer la nouvelle salle de spectacles élevée sur le sol de l'ancien couvent des Dames de Saint-Laurent, et d'une autre part, le besoin d'établir des débouchés faciles avec la place du palais, où l'on construit une caserne d'infanterie, rendant indispensable l'agrandissement de la place de l'Horloge du côté du nord, le Conseil municipal a délibéré de tracer sur le plan d'alignements l'agrandissement projeté, comprenant l'isle 139 et la partie de l'isle 140, dont la démolition est inévitable pour former le carré régulier de la dite place.

Cet agrandissement ouvrant des communications suffisantes avec la place du Palais, le Conseil municipal a jugé inutile de s'occuper du redressement de la rue cardinal »⁶³³.

En effet, le Conseil jugeait que les structures des rues ne se prêtaient pas à des transformations et que certaines propositions feraient double emploi avec les aménagements déjà prévus au plan d'alignement :

« Les changements proposés dans les rues du puits de la treille, vieille juiverie et vieille poste, ont été rejetés par le motif qu'ils seraient sans utilités réelles, et que la nature du terrain ne permet pas d'ailleurs de rendre les dites rues plus viables qu'elles ne sont [...].

Le Conseil municipal a déjà pourvu d'une manière suffisante aux communications avec la porte de la Ligne, en délibérant l'élargissement de la rue Sainte-Catherine qui va plus directement à cette porte »⁶³⁴.

Par contre le Conseil municipal reconnaissait la nécessité de tracer des voies sur les terrains non bâtis composés de jardins ou de prés, et enclos dans le mur d'enceinte :

« La population de la ville d'Avignon augmentant chaque année et cet excédent de population pouvant rendre nécessaire à une époque indéterminée des constructions nouvelles sur les terrains non bâtis enclos dans le mur d'enceinte de la ville, le Conseil municipal a pensé qu'il était d'une sage prévoyance de donner dès à présent un alignement aux futures constructions et a délibéré en conséquence de tracer des rues à angles droits sur les parties des diverses feuilles du plan qui désignent des prés ou de vastes jardins potagers »⁶³⁵.

3.4.2. - Seconde proposition, second refus

Le plan fut soumis une seconde fois au Conseil des Bâtiments Civils en novembre 1825, qui demanda de nouvelles modifications. Ce fut une nouvelle fois l'ingénieur du Cadastre, Guilhon, qui s'en chargea.

633 - *Ibid.*

634 - *Ibid.*

635 - *Ibid.*

Ces changements furent terminés en février 1829, mais les nombreuses surcharges apportées par ces différentes modifications rendirent la réfection du plan nécessaire. Ces modifications furent approuvées par l'assemblée communale le 8 février 1832.

3.4.3. - Une approbation partielle

Le Conseil municipal approuva partiellement le plan d'alignement lors des séances du Conseil municipal des 9 février, 23 septembre et 28 décembre 1835, 23 mars, 4 et 28 mai 1836 et les 10 et 15 juillet 1837 pour les rues et les places suivantes :

- alignements de la place de l'Horloge et de ses abords ; alignements des rues d'Amphoux et Four de la Terre ; alignement de la rue Neuve de l'Hôpital ; alignements des rues du portail Matheron, Grande Sonnerie, Épicerie et Ferraterie ainsi que le plan d'une rue projetée allant de la rue Calade⁶³⁶ au cours extérieur en traversant les remparts et d'une rue projetée allant de la rue Annanelle à la rue du Maille (lotissement de l'ancienne Fonderie Royale).



Fig. 176 - Plan d'alignement des rues du portail Matheron, Grande Sonnerie, Épicerie et Ferraterie – (AMA)

⁶³⁶ - Actuelle rue Joseph-Vernet.

Ces plans furent dressés par l'architecte de la ville, C. d'Eyssanter, et furent soumis au Conseil des Bâtiments Civils. Le ministre de l'Intérieur Montalivet, les approuva le 6 mars 1839 pour les quatre premiers et le 25 décembre 1839 pour le lotissement de la Fonderie Royale.

Cette approbation partielle fut décidée pour que la ville puisse engager les travaux de l'aménagement de la place de l'Horloge et plus particulièrement la reconstruction de l'Hôtel de ville. Les alignements des rues menant de la porte Saint-Lazare à la place de l'Hôtel de ville concernaient l'accès principal de la ville depuis la route nationale 7, ainsi que les rues d'Amphoux et Four de la Terre. Depuis la fin du XVIII^e siècle, elles avaient fait l'objet de nombreuses études et essais d'alignements et d'élargissement. La rue Neuve de l'Hôpital avait été ouverte dans les années 1830 sur des terrains pratiquement non bâtis. Quant aux deux rues projetées à l'emplacement de la Fonderie Royale, elles avaient été proposées par le propriétaire des fonderies et avait reçu l'approbation de la ville.



Fig. 177 - Plan d'alignement de la place de l'Horloge – 1839 – (AMA)

3.4.4. - Le préfet se charge de la fabrication du plan

Parallèlement à cette approbation partielle, le préfet du Vaucluse en 1838 confia la réfection de ce plan, au géomètre en chef du cadastre du département, Fonzes, afin qu'il complète les travaux déjà entrepris pour le plan général de la ville d'Avignon. Fonzes présenta son plan le 18 août 1840.

« En exécution de l'arrêté de Mr le préfet, précité, un nouveau plan fut dessiné en 1840 d'après les anciens errements, mais tous les changements opérés jusqu'au moment de cette confections [...] du Conseil municipal et à laquelle ce plan fut soumis y apporta de nombreuses modifications dans le tracé des alignements qui exigèrent la confection d'un second plan. Celui-ci présenté à une nouvelle commission nommé par une nouvelle administration à l'abri des changements [...] et la confection d'un troisième plan a paru nécessaire. Ce dernier plan forme l'Atlas dont le présent procès verbal fait parti ».

« [...] Des améliorations dans la viabilité par des élargissements et des redressements dirigés vers ce but et vers celui de la salubrité : des percements utiles sur divers points, enfin quelques grandes voies de communication dans les parties bâties, mais principalement pour motif d'économie, sur les terrains non bâtis, afin d'obtenir des débouchés faciles et former ainsi les grandes artères auxquelles viennent se rattacher les ramifications plus petites de la circulation [...]. »⁶³⁷

Le préfet du Vaucluse eut de grandes difficultés à faire comprendre à la municipalité en place la nécessité du plan d'alignement. Il considérait que rien n'avait été fait de régulier dans le cadre de ce travail d'ensemble correspondant aux termes de la loi du 16 septembre 1807, malgré les nombreuses réunions et délibérations du Conseil municipal ainsi que les ordonnances royales rendues sur les alignements partiels.

« De 1825 à 1840, on s'est occupé activement et spécialement de cette affaire qui en est resté à peu près au même état. Cependant dans ce long intervalle de temps, des commissions ont été formées, des rapports faits, des discussions élevées, des délibérations prises par le Conseil municipal, des autorisations particulières ont été données par les diverses administrations qui se sont succédées, des ordonnances royales ont été rendues sur des alignements partiels, mais ces diverses modifications n'émanant pas d'un travail d'ensemble n'avaient rien de régulier et étaient loin d'attendre le but de la loi »⁶³⁸.

⁶³⁷ - AMA - Série O, Voirie Urbaine, carton 38 - 18 août 1840, signé Fonzes, géomètre en chef du cadastre du département de Vaucluse, chargé spécialement par Mr le préfet du même département d'après son arrêté du 3 décembre 1838, de toutes les opérations propres à compléter les travaux déjà faits pour les plans d'alignements général et divisionnaire de la ville d'Avignon.

⁶³⁸ - *Ibid.*

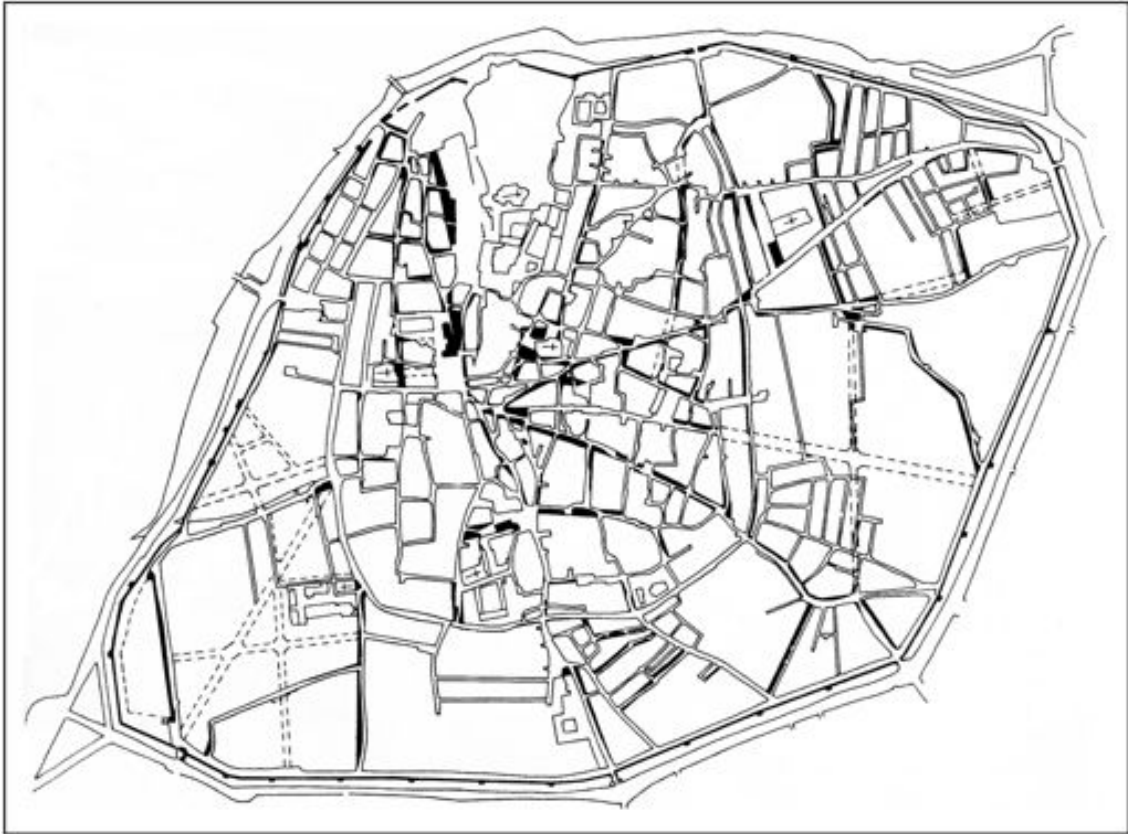


Fig. 178 - Projet du plan d'alignement – 1842 – (dessin de l'auteur)

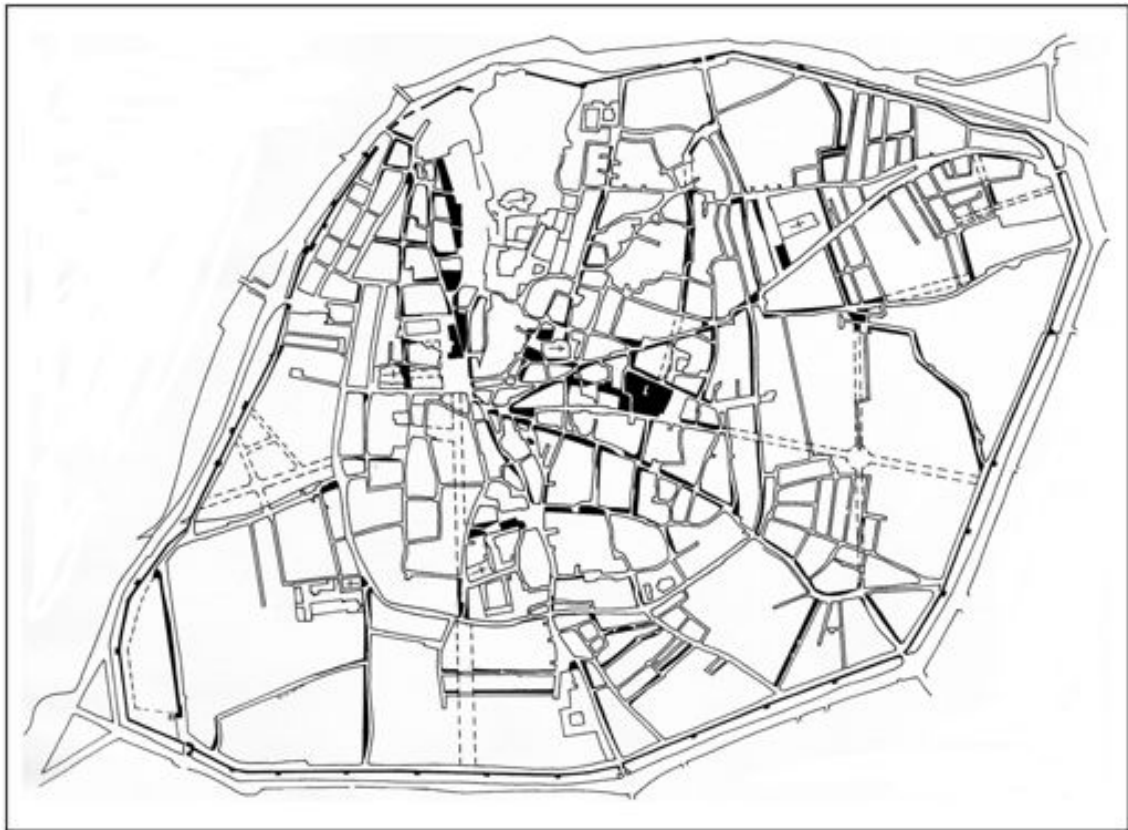


Fig. 179 - Plan d'alignement définitif – 1854 – (dessin de l'auteur)

En effet le maire⁶³⁹, dans un exposé critique au Conseil municipal en 1842 sur le plan d'alignement projeté, reconnaît qu'on lui impose un plan qu'il n'a pas choisi de faire :

« Messieurs, nous venons soumettre à votre examen le plan général d'alignement [...].

Vous savez que ce n'est ni de nous, ni de vous, Messieurs, qu'est partie la pensée de l'établissement de ce plan ; le Gouvernement tient beaucoup à ce que ces plans soient dressés, et dans les villes où l'administration ne les fait pas faire, l'autorité supérieure peut y pourvoir d'office ; c'est ce qui est arrivé ici, l'un des prédécesseurs du préfet actuel en ordonna la confection, désigna le géomètre chargé de le dresser et c'est son travail surveillé par une commission que vous avez nommée que nous vous présentons »⁶⁴⁰.

3.4.5. - La municipalité reprend en main le plan d'alignement

En 1843, la ville changea de maire⁶⁴¹. La nouvelle municipalité consentit finalement à donner son approbation au plan général des 24 décembre 1844 et 4 janvier 1845. Mais ce plan ne fut pas homologué. La ville repris à son actif la confection du plan d'alignement et le maire Poncet confia alors la rédaction d'un nouveau plan à l'architecte voyer communal Pascal. Ce dernier s'appuya sur le travail de ses prédécesseurs en y faisant figurer les derniers aménagements prévus par la ville.

2.1.2.3.5 - Le plan d'alignement, la version définitive

Finalement, les 4 et 25 février et 4 mars 1853, la ville délibéra sur les différents alignements proposés dans le plan d'alignement. Une enquête publique fut prescrite le 12 novembre 1853 pour informer les habitants de ce projet. Des oppositions furent produites dans la première enquête, mais le commissaire-enquêteur, l'avocat Vinay, déclara qu'aucune observation n'avait été produite dans le délai imparti à la consultation des plans. Le plan général d'alignement fut donc soumis au Conseil des Bâtiments civils du département de Vaucluse du 25 février au 13 juin 1854. Celui-ci demanda de nouvelles modifications à faire sur le plan⁶⁴² et une seconde enquête fut donc prescrite le 5 juillet 1854. De nouvelles oppositions furent faites, mais le Conseil municipal d'Avignon les écarta également, comme il l'avait fait lors de la première enquête. Le Conseil des Bâtiments civils du département du Vaucluse approuva

⁶³⁹ - Olivier de Pezt Albert, né le 7 février 1792, ancien capitaine du génie, nommé maire le 6 décembre 1841.

⁶⁴⁰ - AMA - Délibération du Conseil municipal d'Avignon, Exposé du Maire, Séance du 9 novembre 1842.

⁶⁴¹ - Poncet Eugène, négociant, né à Avignon en 1791, nommé maire le 15 septembre 1843, démissionnaire le 11 septembre 1847.

⁶⁴² - Notamment l'élargissement de la voie qui conduisait de la gare à l'hôtel de ville, dans la section allant de l'embarcadère à la rue Calade.

finalement le plan. Celui-ci fut homologué par le préfet du Vaucluse, le 1er septembre 1854⁶⁴³.

2.1.2.4 - Les règles en Avignon et les transformations de la ville

Au XVIII^e siècle, la pratique d'ouverture de nouvelles rues et de création de nouveaux espaces impliquaient que les constructions importantes soient dessinées suivant des plans d'architectes ; le dessin des façades étaient imposés aux particuliers. Ce principe fut appliqué dans de nombreuses villes de France au XVIII^e et au début du XIX^e siècle. En Avignon, la rue du Vieux-Sextier et la place de l'Horloge furent créées ou projetées selon ce principe⁶⁴⁴. Les constructions neuves, qui bordent cette rue ou la place, renouvellent les principes acquis : des fenêtres régulières, espacées à intervalles réguliers.

Le premier règlement arrêté par la municipalité d'Avignon date de 1835.

2.1.2.4.1 - Arrêté du 18 juillet 1835

Le 10 juillet 1835 le préfet du Vaucluse publia un arrêté portant sur le règlement de la petite voirie dans la ville d'Avignon. Il réunissait en un seul acte les diverses réglementations émises depuis le XVII^e siècle : « [...] afin de prévenir les contraventions auxquelles leur oubli peut donner lieu »⁶⁴⁵.

Cet arrêté concernait principalement les saillies empiétant sur la voie publique et les alignements :

« [...] Nul ne pourra faire construire, reconstruire ou réparer un bâtiment, mur ou clôture, sur la voie publique, dans l'enceinte de la ville ou sur les boulevards et quais, qu'avec l'autorisation du Maire et sur l'alignement désigné par lui.

Lors de l'établissement des murs de face, l'alignement sera tracé sur le terrain par l'architecte voyer ou l'inspecteur des travaux publics de la ville.

Les constructions, clôtures, fossés, haies vives, etc., bordant les chemins publics, seront soumis aux mêmes conditions.

⁶⁴³ - Voir Annexe 1 – Avignon : Homologation du Plan Général d'Alignement de la Ville d'Avignon, arrêté de Monsieur le préfet du Vaucluse, fait à Avignon, le 1er septembre 1854.

⁶⁴⁴ - Les constructions anciennes qui bordent la place de l'Hôtel de ville, sur le côté est et que l'on peut dater de la seconde moitié du XVIII^e siècle, comportent quatre étages sur rez-de-chaussée. Les constructions qui bordent les principales rues de la ville varient dans la partie centrale de la ville entre 3 et 4 étages. Sur l'élévation de la place de l'horloge de J.-B. Franque, (voir figure 41), la maison représentée dans l'angle gauche du dessin préfigure en quelque sorte l'élévation future de la place. Elle comporte 3 étages principaux, plus un quatrième étage sous les combles de plus petites dimensions.

⁶⁴⁵ - AMA - 10 juillet 1835, arrêté portant règlement de petite voirie, le préfet du Vaucluse, Bellon.

Sont interdites toutes réparations qui, sous prétexte d'élargissement de baies, d'ouvertures de boutique ou de magasin, etc., auraient pour résultat de consolider un bâtiment sujet à démolition ou reculement : néanmoins les enduits, badigeons et autres réparations jugées non confortatives pourront être autorisés pour ces mêmes bâtiments ; mais dans ce cas le mode et les conditions en seront réglés dans la permission.

Toute construction ou encorbellement est défendue sur la voie publique ; les maisons dans lesquelles il en existe ne pourront être réparées jusqu'à la démolition de la partie portant à faux [...].

Il est expressément défendu d'établir des échoppes en bois ailleurs que dans les angles et renforcements, hors de l'alignement des rues et places [...] ».

Cet arrêté se réfère encore aux règles en cours et à l'application des règles d'alignement. Il ne mentionnait ni la largeur des rues ni la hauteur des édifices à élever le long de ces rues, contrairement à ce qui se pratiquait non seulement à Paris mais dans d'autres villes de province.

Mais cette question sera également absente lors de l'application à la ville d'Avignon du décret de 1852 applicable aux rues de Paris. La largeur des rues nouvelles sera celle dessinée sur le plan d'alignement.

2.1.2.4.2 - Décret de 1852 applicable aux rues de Paris

Il faut en fait attendre 1855 pour que soit appliquée une réglementation comparable à celle de Paris, en s'appuyant sur le décret de 1852 applicable aux rues de Paris.

« - Article 1er - Les rues de Paris continueront d'être soumises au régime de la grande voirie.

- Article 2ème - Dans tout projet d'expropriation pour l'élargissement, le redressement ou la formation des rues de Paris, l'administration aura la faculté de comprendre la totalité des immeubles atteints, lorsqu'elle jugera que les parties restantes ne sont pas d'une étendue ou d'une forme qui permette d'y élever des constructions salubres.

Elle pourra pareillement comprendre dans l'expropriation, des immeubles en dehors des alignements, lorsque leur acquisition sera nécessaire pour la suppression d'anciennes voies publiques jugées inutiles.

Les parcelles de terrain acquises en dehors des alignements, et non susceptibles de recevoir des constructions salubres, seront réunies aux propriétés contiguës, soit à l'amiable, soit par l'expropriation de ces propriétés, conformément à l'article 53 de la loi du 16 septembre 1807.

La fixation du prix de ces terrains sera faite suivant les mêmes formes et devant la même juridiction que celle des expropriations ordinaires

L'article 58 de la loi du 3 mai 1841 est applicable à tous les actes et contrats relatifs aux terrains acquis pour la voie publique par simple mesure de voirie.

- Article 3 - À l'avenir, l'étude de tout plan d'alignement de rue devra nécessairement comprendre le nivellement ; celui-ci sera soumis à toutes les formalités qui régissent l'alignement.

Tout constructeur de maisons, avant de se mettre à l'œuvre, devra demander l'alignement et le nivellement de la voie publique au-devant de son terrain et s'y conformer.

- Article 4 - Il devra pareillement adresser à l'administration un plan et des coupes cotés des constructions qu'il projette, et se soumettre aux prescriptions qui lui seront faites, dans l'intérêt de la sûreté publique et de la salubrité.

Vingt jours après le dépôt de ces plans et coupes au secrétariat de la Préfecture de la Seine, le constructeur pourra commencer ses travaux d'après son plan, s'il ne lui a été notifié aucune injonction.

Une coupe géologique des fouilles pour fondation de bâtiment sera dressée par tout architecte constructeur et remise à la Préfecture de la Seine.

- Article 5 - La façade des maisons sera constamment tenue en bon état de propreté. Elles seront grattées, repeintes ou badigeonnées, au moins une fois tous les dix ans, sur l'injonction qui sera faite au propriétaire par l'autorité municipale.

Les contrevenants seront passibles d'une amende qui ne pourra excéder cent francs.

- Article 6 - Toute construction nouvelle dans une rue pourvue d'égouts devra être disposée de manière à y conduire ses eaux pluviales et ménagères.

La même disposition sera prise pour toute maison ancienne en cas de grosses réparations, et, en tout cas, avant dix ans.

- Article 7 - Il sera statué par un décret-ultérieur, rendu dans la forme des règlements d'administration publique, en ce qui concerne la hauteur des maisons, les combles et les lucarnes.

- Article 8 - Les propriétaires riverains des voies publiques empierrées supporteront les frais de premier établissement des travaux, d'après les règles qui existent à l'égard des propriétaires riverains des rues pavées.

- Article 9 - Les dispositions du présent décret pourront être appliquées à toutes les villes qui en feront la demande par des décrets spéciaux rendus dans la forme des règlements d'administration publique [...]. »⁶⁴⁶

Cependant il est précisé que contrairement à ce qui est énoncé dans le Décret de Paris, les articles 1 et 7 ne sont pas applicables aux rues d'Avignon.

L'application de ce plan ne se fait pas dans les mêmes conditions que dans la capitale. En ce qui concerne le percement de la rue et du cours Bonaparte, un cahier des charges régleme la construction et les hauteurs des bâtiments. La pression

⁶⁴⁶ - Ministère de l'Intérieur - Empire Français, Décret relatif aux rues de Paris, 26 mars 1852.

spéculative est faible et c'est la municipalité qui doit se plier aux exigences des éventuels acheteurs.

Nous n'avons pas trouvé de cahiers des charges dans les archives du lotissement de l'ancien couvent des Dominicains⁶⁴⁷ (lotissement de la Forge Royale), ni dans celles concernant le percement de la rue Thiers. Les bâtiments qui bordent la rue Victor Hugo et la rue Saint-André, tracés à l'emplacement de l'ancien couvent, ont été construits de manière différente et attestent, l'espacement des constructions sur une période d'une cinquantaine d'année, malgré un ensemble de constructions plus homogènes à proximité de la rue Joseph Vernet. Immeubles urbains et maisons bourgeoises s'y côtoient. En ce qui concerne la rue Thiers, il semble cependant qu'il y ait eu un modèle de construction : la première moitié de la rue, à proximité de la place Pie, est bordée par des maisons homogènes. Toutefois, les autres constructions ont des hauteurs et une architecture différentes.

Une étude plus approfondie de ces deux exemples, ainsi que de la place Pie, pourrait nous apporter une information complémentaire à ce sujet. Cependant, l'ouverture ou la création d'une rue ou d'une place dépend beaucoup plus d'une conjoncture locale que nationale. Pourtant, dès la création de nouveaux équipements, qui renouvellent ainsi l'image de la cité, ces tendances à une transformation homogène des rues émergent. Mais, l'accélération de l'urbanisation crée de nouvelles conditions qui échappent souvent aux élus.

2.1.2.5 - Les nouvelles conceptions urbaines d'Avignon

Le plan d'alignement définitif d'Avignon nous frappe par l'ampleur des modifications qu'il a apporté à la majorité des rues de la ville. Rappelons cependant que la ville avait gardé jusqu'à cette époque ses rues étroites et tortueuses. Nous pouvons noter, également, que plusieurs villes de province avaient envisagé des plans d'alignement beaucoup plus ambitieux, notamment en ce qui concerne leur extension ; c'est ce que nous observerons dans notre prochaine étude sur Nîmes. Mais la particularité du plan d'Avignon tient principalement au fait qu'il intervient sur le bâti existant. Toutes les rues envisagées sont projetées à l'intérieur de la ville. Deux grandes percées, de la place de l'Horloge à la gare, et de la place Pie au boulevard extérieur, à l'ouest de la ville, modifient son organisation interne et transforment définitivement la ville d'Ancien Régime en une ville moderne.

⁶⁴⁷ - À cet effet, nous avons uniquement dépouillé les cartons des Archives Municipales et Départementales, se référant aux noms de rues.

Trois moments importants de la chronologie du plan d'alignement permettent de comprendre les différentes étapes de la réflexion engagée sur la ville par la municipalité et la Préfecture.

Le but du plan d'Alignement est selon l'État d'apporter des embellissements à la ville, d'améliorer les communications internes et d'ajouter de la valeur aux maisons urbaines. Dans cette optique, le Conseil des Bâtiments Civils envisage le plan par rapport à la totalité de la ville, sans toutefois avoir une connaissance parfaite du terrain. La ville, quant à elle, manifeste une mauvaise volonté évidente pour lever le plan d'alignement, dès l'origine. Elle oppose à l'État les dépenses occasionnées par l'application d'un tel plan et limite alors sa conception à ses préoccupations directes. Cependant, la reprise en main de la conception du plan, en 1842 par le préfet, avec l'appui du nouveau maire Poncet, montre l'abandon définitif d'une politique au coup par coup.

En effet, les orientations de la municipalité Poncet présentent des différences de politique avec les municipalités précédentes. Ces différences reflètent non seulement les préoccupations communes aux différentes villes de province ou de Paris, mais aussi l'abandon de la politique d'aménagement de la ville du XVIII^e siècle qui se bornait à améliorer et à desservir le quartier occidental en bordure du Rhône et mettait l'accent sur le dégagement des églises. Alors que les aménagements du plan de 1840 prévoyaient l'agrandissement de la place de l'Oulle en supprimant la salle de la Comédie, le nouveau plan n'en tient pas compte ; par contre les agrandissements de la place Pie y figurent. Le maire envisagea la création de voies nouvelles autour de la halle couverte qui venait d'être érigée sur l'emplacement du grenier à blé.

Ces aménagements de la ville autour de la place Pie accentuèrent la fonction commerçante de la place. Associée à la rue Thiers, la place Pie est ainsi le pendant du nouveau projet —gare, rue Bonaparte, place de l'Horloge—. Cette dualité ne fut cependant pas suffisamment équilibrée et elle n'empêcha pas le changement d'orientation de la ville qui s'ouvre désormais au Sud. La rue de la République devint alors la nouvelle porte de la ville.

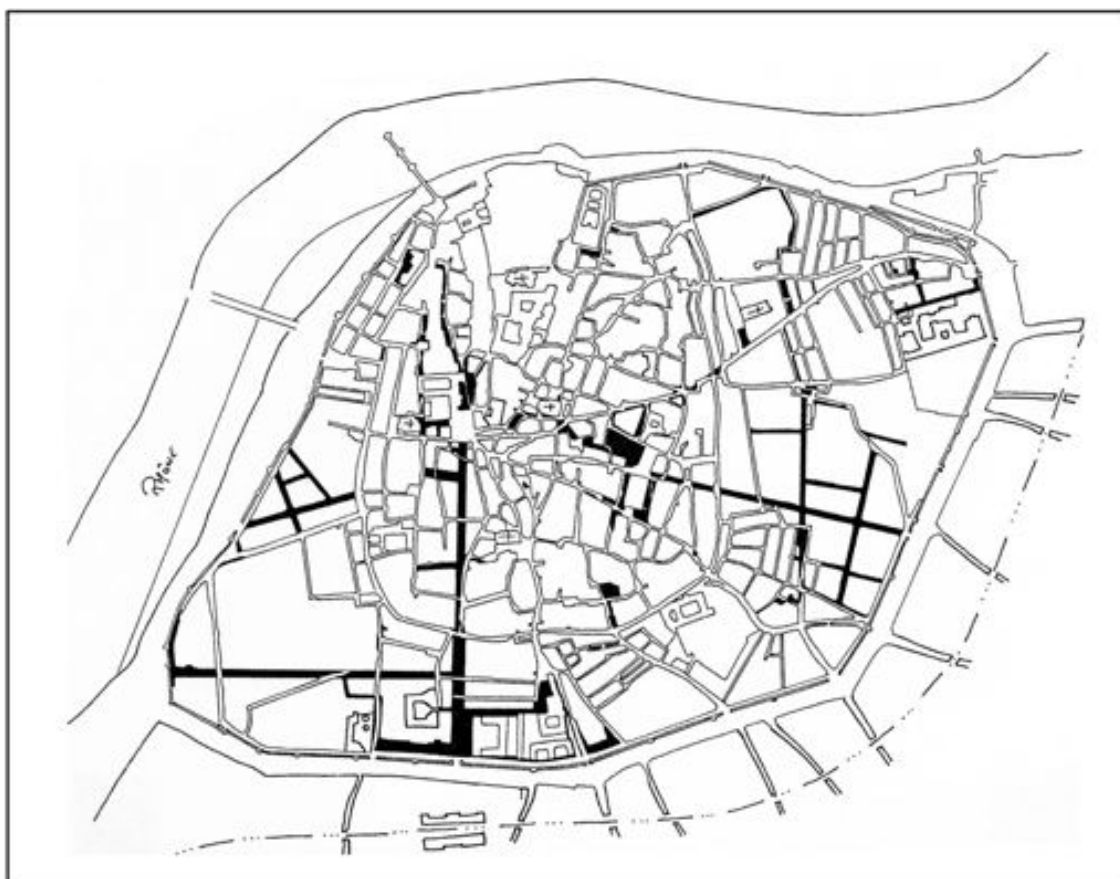


Fig. 180 – Plan d'Avignon – 1897 – (BN)

2.1.2.6 - L'application du plan d'alignement

Le plan général d'Alignement, approuvé en 1854, fut réalisé partiellement pendant la seconde moitié du XIX^e siècle. En effet, il fut corrigé à maintes reprises, notamment lors de la création de nouvelles rues. En ce qui concerne l'alignement proprement dit des anciennes rues, mis à part les principales rues d'Avignon (notamment rue du portail Matheron), le reculement des voies se fera ponctuellement en fonction de la reconstruction des maisons.

Il fut également modifié lors de l'aménagement de la place Pie et de la reconstruction d'un nouveau marché à la fin du XIX^e siècle.



*Fig. 181 - Alignements réalisés et ouvertures de rues de 1830 à 1950
(dessin de l'auteur)*

L'agrandissement de la place avait été prévu dans le plan d'alignement grâce à la démolition de la halle qui se trouvait sur celle-ci et la récupération de la cour de la commanderie de Saint-Jean-le-Vieux. Parallèlement le projet d'implantation d'un nouveau marché fut étudié au sud de la place à l'emplacement de l'ancien ghetto. En 1876, soit 22 ans après l'homologation du plan, une nouvelle rue fut percée entre la place Pie et la place Jérusalem, pour mettre en communication la place avec la rue des Marchands, principal axe de la ville qui aboutit à la porte Saint-Lazare. Cette

nouvelle rue bordait l'ancienne commanderie qui fut finalement entièrement démolie pour permettre l'agrandissement de la place ; seule subsista la tour de ce bâtiment. Les halles centrales inaugurées en 1901, finalement construites au sud de la rue du Saule, contribuèrent à l'image définitive de la place.

Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les alignements suivants seront toutefois réalisés :

1884 - Alignements des rues Sainte-Anne, Guillaume-Puy et Buffon.

1888 à 1903 - Alignements en partie des rues suivantes : de la rue Saint-Jean-le-Vieux, de la rue et de la place Carnot, de la place des Carmes, de la rue des Lices, de la rue des Clés et élargissement du Pont sur le Canal de Vaucluse ; alignements rue Saint-Christophe, rue Bonneterie et rue Philonarde ; prolongement de la rue Thiers avec percée de la rue partant du point d'intersection de la rue des Fourbisseurs et de la rue des Marchands ; alignements de la rue des Marchands et de la rue Saunerie (rue Carnot) à leur point de jonction, de la place Costebelle et de l'entrée de la rue Sainte-Garde ; élargissement de la rue Joseph Vernet, entre la rue Crillon et la rue Saint-Étienne ; élargissement de la rue Colombe ; alignement de la rue des Lices et agrandissement du square Saint-Martial ; alignement de la rue Velouterie ; percée de la rue Carreterie à la rue Saint-Bernard, ouverture du boulevard Raspail et projets d'ouverture du boulevard Gambetta et du boulevard Jules-Ferry.



Fig. 182 - Vue du nouveau marché – cpa – (coll. particulière)

En complément du plan d'alignement, plusieurs projets furent également envisagés dans la seconde moitié du XIX^e siècle, mais ils ne furent pas exécutés. Il s'agit du prolongement de la rue devant la Préfecture ainsi que des esquisses de prolongement

de la rue Bonaparte, au delà de la place de l'Horloge jusqu'au Rhône. Nous reviendrons cependant sur ces différents projets dans la deuxième partie de ce rapport.

En dehors de l'enceinte, un plan général d'alignement de la banlieue fut mis à l'étude en 1881, mais il ne fut jamais homologué par l'autorité supérieure.

2.1.3. - De nouvelles fonctions et de nouveaux espaces

Si la confiscation des biens religieux et des biens nationaux durant la Révolution n'entraîna pas, en apparence, de grandes modifications, ces bâtiments recueillirent néanmoins les nouvelles institutions. De plus, la distribution de ces bâtiments dans la ville eut une influence importante sur les rapports de ces institutions avec le centre de la ville.

L'inadaptation de ces anciens monuments aux nouvelles fonctions obligea ainsi la municipalité à trouver le moyen de mettre en communication ces différents lieux et à repenser également leur distribution par la construction éventuelle de nouveaux bâtiments. En effet, ces nouveaux équipements structurent la ville différemment en lui donnant une nouvelle monumentalité⁶⁴⁸ et en constituant de nouveaux parcours dans la cité.



Fig. 183 - Vue de la Préfecture – cpa – (coll. particulière)

Mais, il existe cependant une même symbolique, alors que se définissent parallèlement de nouvelles institutions, — Préfecture, Palais de Justice, Gendarmerie, etc. —, et qui donnent à la ville une configuration et une spécificité qui lui est propre. Par exemple, à Aix-en-Provence, la présence monumentale du Palais de Justice et de la Prison

⁶⁴⁸ - Rappelons que la logique d'équipement répond, dans la plupart des cas, à des modèles de localisation théoriques et/ou conventionnels qui sont largement diffusés, par le biais de l'appareil administratif, sur l'ensemble du territoire. Cependant, ce qui nous intéresse ici, c'est de voir comment cette logique s'insère dans le cadre particulier des villes.

constitue un élément fort et crée une dualité avec l'autre pôle institutionnel, plus ancien, l'axe Hôtel de ville/Cathédrale.

À Avignon, c'est plutôt autour de l'Hôtel de ville que se constitue le pôle principal, afin non seulement de rivaliser avec le Palais des Papes mais aussi pour amenuiser son passé et affirmer le rôle prédominant de la municipalité.

En effet depuis 1791, Avignon est devenue française. Ce rattachement a eu pour conséquence le renforcement du pouvoir civil sur le pouvoir religieux, parallèlement à ce qui se passait dans le reste du pays. Toutefois, cette modification eut sans doute un rôle symbolique beaucoup plus fort dans cette ville, car comme nous avons pu le constater précédemment à l'occasion de la reconstruction du pont d'Avignon, elle dépendait entièrement du pouvoir des Papes. Mais peut-on faire l'hypothèse que ce changement de pouvoir joua un rôle plus important à Avignon sur la redéfinition du centre de la ville que dans une autre ville française ? Les transformations urbaines qui furent envisagées aux XVII^e et au XVIII^e siècles, notamment avec le remodelage de la place de l'Hôtel de ville, montrent qu'également, en Avignon, le pouvoir civil se renforçait. Il est toutefois intéressant de signaler que le premier aménagement que fit réaliser la municipalité pendant la période révolutionnaire fut l'agrandissement de la place de l'Horloge.

Au XIX^e siècle, la présence d'une importante garnison à Avignon a également joué un rôle important, non seulement dans l'économie de la ville, mais aussi dans sa représentation. À la Révolution, les militaires ont occupé le Palais des Papes, les anciens couvents Saint-Louis, Saint-Charles et des Célestins, et notamment la succursale de l'hospice des Invalides et la caserne Saint-Roch au sud de la Ville. La volonté de la municipalité et de l'État de transformer le Palais des Papes en musée dans la seconde moitié du XIX^e siècle, nécessita la construction de deux nouvelles casernes, la caserne Hautpoul, cours Bonaparte, en 1860, et la caserne Chabran au début du XX^e siècle.

La Préfecture a souffert de sa situation à l'écart des axes principaux de communication malgré son implantation dans le très bel hôtel de Forbin et sa proximité avec la place de l'Horloge. À maintes reprises, les différents préfets qui se succédèrent envisagèrent son déménagement pour remédier à cette situation. Mais ce n'est qu'à l'occasion du percement de la rue Bonaparte, et grâce à l'ouverture de la rue Viala, que la préfecture fut mise en communication de manière directe avec le centre et la périphérie de la ville. Ce souci constant de déplacer la Préfecture, montre également la volonté du département d'assurer le pouvoir de l'État, en essayant de contrôler le pouvoir municipal. Si, dans certaines villes, la transformation et l'aménagement de nouveaux quartiers fut l'occasion d'y intégrer les bâtiments préfectoraux — Grenoble, le Puy-en-

Velay, Nîmes ou Montpellier —, la Préfecture du Vaucluse dut se contenter du lieu initial qui lui fut assigné.

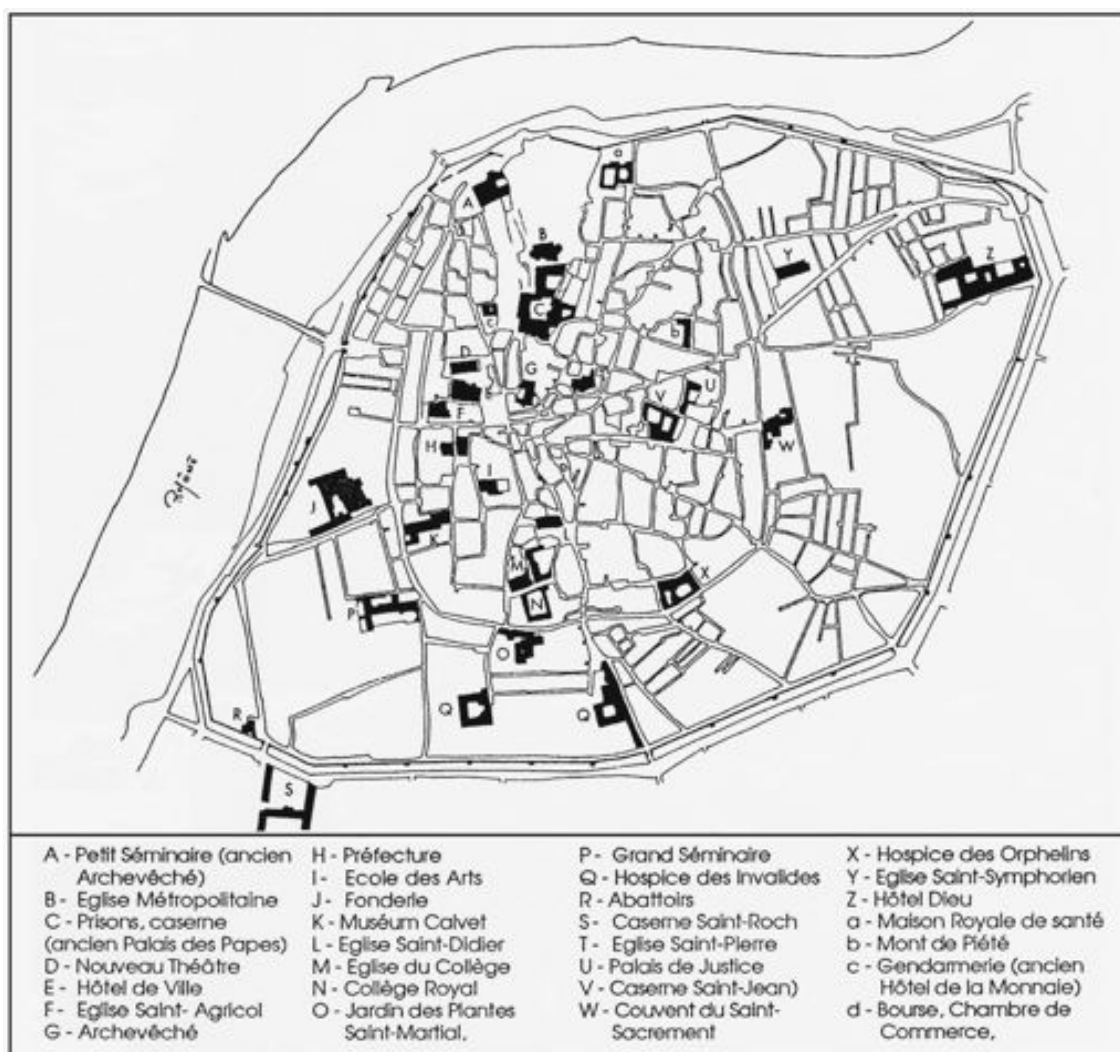


Fig. 184 - Principaux équipements au début du XIX^e siècle - (dessin de l'auteur)

En fait, de nouvelles règles, de nouvelles conventions, et de nouvelles hiérarchies se sont établies dans la ville et ont ordonné les espaces publics. L'importance des principaux bâtiments est vérifiée par le degré d'attention qui leur est consacré. Le renouvellement incessant de certains travaux, comme les agrandissement successifs de la place de l'Hôtel de ville et de la place Pie, les différents projets d'emplacement de la gare, par exemple, montre l'attention que l'on porte à la représentation de ces édifices. La hiérarchie imposée par l'avenue de la gare, entre les différents éléments qui la composent, dénote non seulement la volonté de dégager une fois pour toute la place de l'Horloge, mais aussi celle que l'on attribue au rôle de la gare dans la ville⁶⁴⁹. Le développement économique et les échanges commerciaux sont vitaux pour

⁶⁴⁹ - Une étude sur l'aménagement des principales places de gare pourraient montrer l'importance que l'on attache à cet édifice.

Avignon. La ville a peur de voir lui échapper, comme à Orléans, sa fonction de ville entrepôt. La gare est ici un pouvoir et donc un enjeu pour la ville. Les différents aménagements réalisés au XIX^e siècle, montrent non seulement le rôle de l'équipement dans la ville, mais aussi et indiscutablement la liaison qui existe entre la forme urbaine et l'architecture.

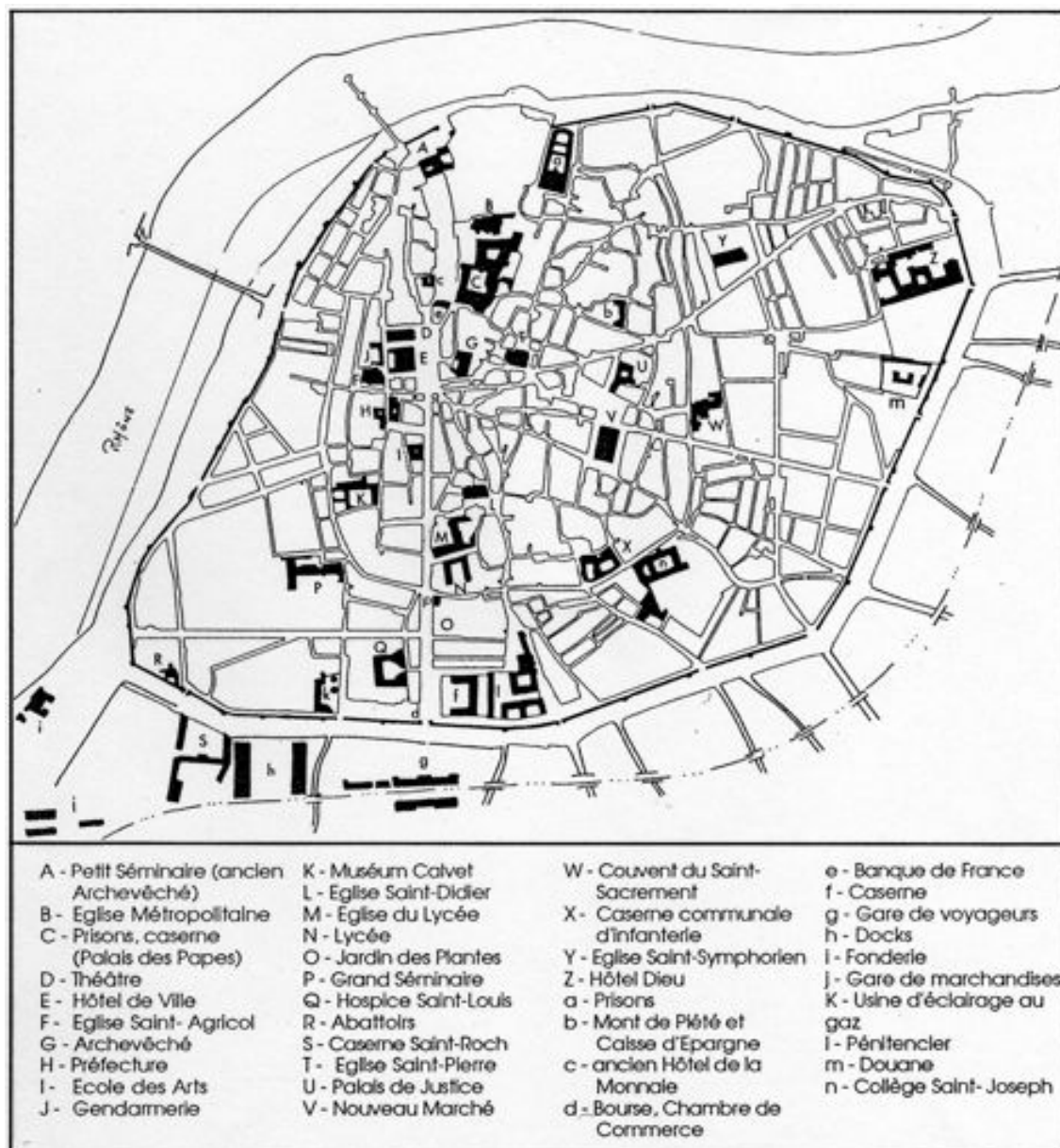


Fig. 185 - Principaux équipements à la fin du XIX^e siècle - (dessin de l'auteur)

Une comparaison des différents équipements qui apparaissent au cours du XIX^e siècle, nous montre trois périodes essentielles :

- la première période concerne le passage de la ville papale à celui de la ville-préfecture et des équipements qui s'y rattachent, associé à d'autres équipements culturels ou commerciaux :

- la Préfecture (1793),
 - la Bourse (An X)⁶⁵⁰,
 - le Muséum et la Bibliothèque publique (An XII),
 - le Tribunal de commerce (1793)⁶⁵¹,
 - le Jardin des Plantes (An XII), une fonderie (Révolution),
 - la création de trois écoles gratuites (an VIII), école de dessin (an IX),
 - l'établissement de la garnison dans le Palais des Papes.
- une seconde période, au milieu de la première moitié du XIX^e siècle :
- le transfert des Abattoirs (1821),
 - la construction du nouveau Théâtre (1824),
 - l'école normale d'instituteurs (1832),
 - les premiers aménagements du rocher des Doms⁶⁵² (à partir de 1830),
 - l'usine d'éclairage au gaz (1838),
 - les premiers projets de transformation de l'Hôtel de ville (1824) (reconstruit à partir de 1848).
- une troisième période après 1850, avec :
- le télégraphe électrique (1853),
 - la Banque de France (1856),
 - le nouveau pénitencier (années 1850),
 - la gare de marchandises (1849) et la gare de voyageurs (1854)
 - la caserne Hautpoul (1861),
 - des écoles municipales⁶⁵³,
 - de nouveaux hôtels de voyageurs.

⁶⁵⁰ - L'arrêté des consuls du 13 thermidor an IX avait institué la bourse de Commerce. Le conseil du commerce, précurseur de la chambre de commerce créé par arrêté du préfet de Vaucluse, s'installa le 17 brumaire an X dans l'ancienne église Saint-Genest qui avait été attribuée à la Bourse par l'État, lors de sa création.

⁶⁵¹ - Le tribunal de commerce d'Avignon a été établi par décret de la Convention Nationale le 7 mars 1793.

⁶⁵² - Archives du Génie, Place d'Avignon, Projets pour 1844, Direction de Toulon, Mémoire sur les projets pour 1844.

Le Rocher des Doms, véritable monument dans le paysage d'Avignon, est le berceau d'Avignon. Le Rocher devint au milieu du XVIII^e siècle une promenade très fréquentée. En 1754 et en 1755, des rampes y furent aménagées à partir de la place du Palais. À la Révolution, un cimetière y fut installé et dura jusqu'en 1843. La transformation du Rocher en jardin public commença aussitôt après la Révolution de Juillet. La construction des escaliers donnant sur le Rhône date des 1842. Les derniers aménagements du Rocher en promenade datent de 1863 à 1865. Un réservoir y fut aménagé pour desservir la partie haute de la ville. Le génie avait fait le projet d'une citadelle sur le rocher des Doms (1844).

⁶⁵³ - Création d'une école de garçons (rue tête noire) en 1860, installation d'une école de filles (rue des infirmières) en 1860, école protestante (1861), ouverture d'un collège primaire rue des Ortolans (1860). La création de la première école laïque de garçons eut lieu en 1868 et celle des filles en 1871.

Une quatrième période commençant dans les années 1880, avec l'apparition des grands magasins, de nouvelles banques, et la création des halles centrales (1901).

2.1.3.1 - Le théâtre

La constitution d'un système d'équipements, en tant qu'établissements monumentaux répertoriés, débute à Avignon par la mise en place d'un ensemble centré sur la place de l'Horloge. Au sein de ce programme la salle de spectacles sera la première réalisation édifiée.

2.1.3.1.1 - Une nouvelle institution

Avignon possédait au XVII^e siècle un jeu de paume, rue des Masses ou de la Bouquerie, qui servait de théâtre. Il accueillit Molière lors de ses séjours en Avignon. Ce « théâtre » s'effondra en 1732. Une société par action se forma pour construire un véritable théâtre dans la ville qui n'en possédait pas. Le terrain retenu fut celui d'un jeu de paume situé sur la place de l'Oulle. L'établissement, construit par Thomas Lainée fut achevé en 1734 et prit le nom « de nouvelle Comédie ». La salle fut utilisée jusqu'en 1824, date de l'achèvement du nouveau théâtre édifié à côté de l'Hôtel de ville.

Ce petit édifice, situé place de l'Oulle, devenait trop modeste pour satisfaire la ville. Avec le nouveau découpage administratif de la France, chaque ville-préfecture se doit de posséder son théâtre. Le temps n'est plus aux sociétés restreintes qui se constituaient en commanditaire d'une salle ou d'un spectacle. Une exigence collective de divertissement apparaît qui ne peut être satisfaite que par le passage de la salle privée à l'équipement public.

Dans le cadre de cette institutionnalisation du spectacle, Avignon recevra en 1825 du ministère de l'Intérieur l'autorisation de posséder une troupe sédentaire. Cette procédure complexe prolonge dans un autre secteur le souci de salubrité publique décrit plus haut. Qui dit troupe sédentaire dit un contrôle de la moralité et de l'ordre public, tandis qu'ailleurs les ambulants et saltimbanques sont traqués.

Dans la seconde partie du XVIII^e siècle, de nombreux théâtres ont été construits ou reconstruits dans les principales villes de France suivant des principes nouveaux. Les écrits de Pierre Patte, [1782], ainsi que les études de l'académie royale d'architecture, inspirent de nombreuses villes de Province. Il ne s'agit plus seulement de construire une salle dans un environnement précis mais de profiter de la construction de l'édifice pour envisager la refonte d'un quartier ou l'insérer dans un plan d'urbanisme plus grandiose : les exemples les plus célèbres concernent le théâtre de l'Odéon à Paris et le théâtre de Victor Louis à Bordeaux. Le théâtre de Marseille inauguré en 1787

s'insère dans l'aménagement du quartier de l'arsenal⁶⁵⁴. Dès cette époque, le théâtre n'est plus soudé à un autre bâtiment ; il est dégagé sur ses quatre cotés.

Un autre aspect de l'emplacement du théâtre que l'on observe aussi, c'est d'être associé avec un autre bâtiment. L'association du théâtre et de l'Hôtel de ville se trouve être fréquente. Au XVII^e et au XVIII^e siècles, on aménageait souvent une salle dans l'Hôtel de ville ou dans une de ses dépendances. C'est le cas à Toulouse, où le premier théâtre fixe est aménagé à proximité du Capitole dès le XVII^e siècle, puis reconstruit en 1737 dans le même édifice que l'Hôtel de ville.

Cependant le théâtre d'Avignon n'est pas un élément de composition urbaine comme le théâtre de l'Odéon à Paris ou celui de Marseille. La salle de spectacles d'Avignon fait partie avant tout d'un aménagement différent. Élément indépendant, isolé, il participe, cependant, associé à l'Hôtel de ville, au réaménagement de la place principale de la ville. Cette position que l'on retrouve aussi à Orléans, influe sur le renforcement de la centralité et de la qualité de la place. Cette situation montre aussi le lien qui existe entre les deux édifices, mais apparaît comme une situation intermédiaire par rapport à un aménagement indépendant.

2.1.3.1.2 - Six implantations pour un théâtre

Lorsqu'une commission municipale est chargée en 1818 d'étudier un emplacement pour la future salle de spectacle, celle-ci propose de l'édifier à la place de l'ancien couvent des dames de Saint-Laurent, situé sur le flanc nord de l'Hôtel de ville⁶⁵⁵.

Le ministère de l'Intérieur, en la personne du directeur général de l'administration commerciale et départementale, fait savoir au préfet, qui le transmet au Maire, que la proposition est rejetée car :

« L'acquisition du sol et des bâtiments sur ce local ou adjacent pouvait jeter la ville dans une dépense trop considérable... (ainsi) il convient de substituer un autre emplacement »⁶⁵⁶.

Après cet avis défavorable une nouvelle commission est mise sur pied en 1820. Elle envisage tour à tour de bâtir le théâtre sur l'emplacement même de la petite salle de spectacle. Toutefois s'oppose à ce choix les risques d'inondation du Rhône et l'exiguïté de l'endroit. Mais surtout le théâtre, s'il était construit, entraverait l'agrandissement de la place de la porte de l'Oulle que l'on projette d'entreprendre depuis la construction du

⁶⁵⁴ - GRAZIANI Frédéric 1985.

L'étude de F. Graziani met en valeur le processus de la transformation de l'emplacement de la Salle de Spectacle. Dans le premier projet, la salle de spectacle est rejetée dans un angle du plan de lotissement. Là où les terrains sont les moins chers. Au fur et à mesure de l'évolution du projet, le théâtre devient l'élément principal du réaménagement d'une partie de l'arsenal. Il s'affirme comme un bâtiment indépendant, monumental, autour duquel s'organise un quartier.

⁶⁵⁵ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 30 juin 1818.

⁶⁵⁶ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 28 juin 1820.

pont sur le Rhône. Face à ces inconvénients, la commission se reporte sur le local des Célestins (près de la porte Saint-Michel) puis sur l'ancien couvent des Dames de la Miséricorde mais ces deux lieux sont repoussés car ils sont :

« [...] sujet comme le précédent à l'invasion des eaux du fleuve et trop éloignés du centre de la population et de la partie de la ville particulièrement fréquentée par les étrangers »⁶⁵⁷.

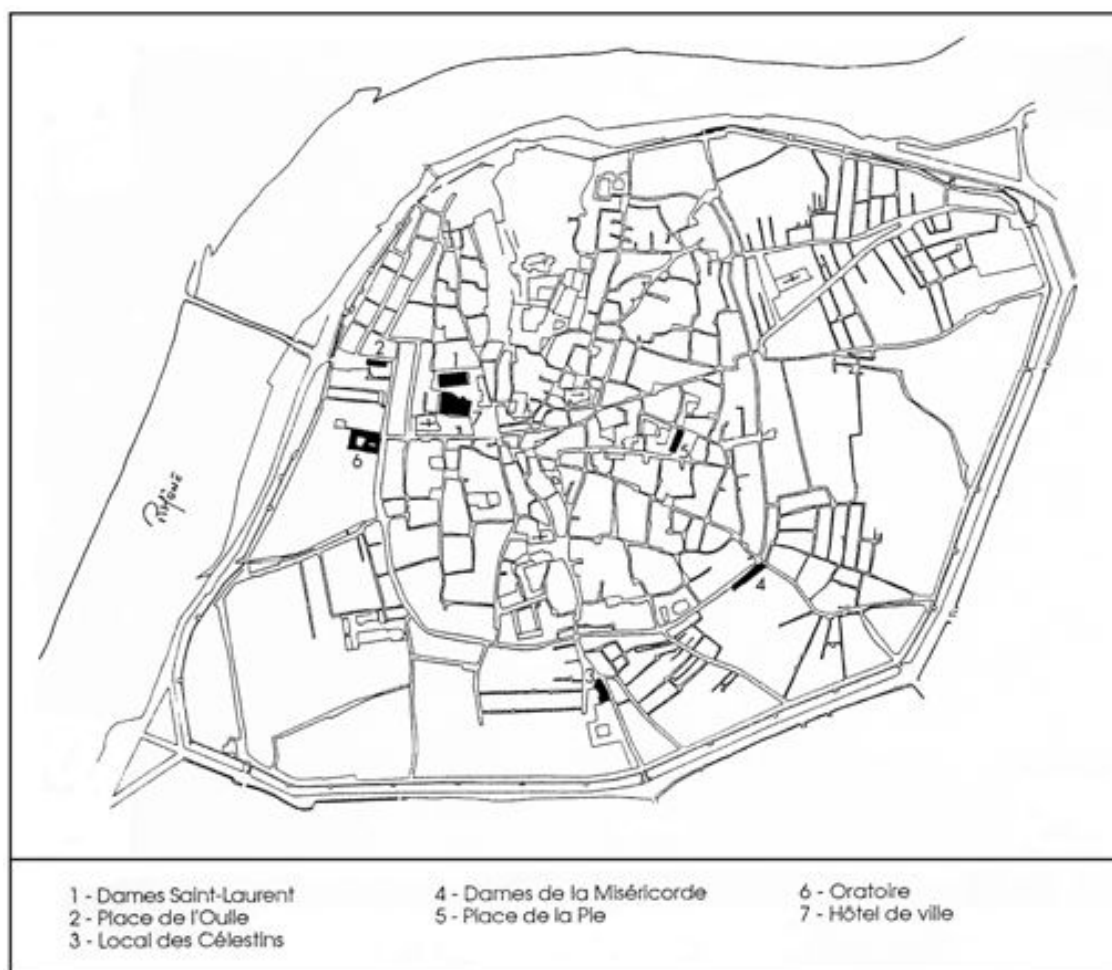


Fig. 186 - Plan des différents emplacements pour le théâtre - (dessin de l'auteur)

La possibilité d'utiliser le site de l'ancien couvent des Dames de Saint-Laurent fut réenvisagée parce que ce lieu constituait l'emplacement le plus séduisant. Il permettait de « rectifier la façade de l'Hôtel de Ville », d'agrandir la place, d'élargir les communications entre les deux places donc :

« [...] d'obtenir ainsi en peu d'années une place grande et régulière et des communications faciles avec les parties hautes de la ville »⁶⁵⁸.

657 - *Ibid.*

658 - *Ibid.*

Mais ce lieu, malgré l'ensemble de ses avantages, n'obtiendra pas l'assentiment du ministère.

En dernier recours deux ultimes possibilités furent abordées, la première était d'installer la salle à la place des Halles de la place Pie. Mais la « cherté des maisons à acquérir » et le « défaut de centralité » firent abandonner cette hypothèse, attendu que rien n'était spécifié sur le sort du marché. Reste alors le terrain de l'ancienne église de l'Oratoire qui présentait l'avantage d'être situé sur la rue Calade, la rue « la plus large de la ville ». Sur cet emplacement, elle était proche de la salle actuelle, des promenades publiques et dans « un quartier le plus fréquenté par les étrangers »⁶⁵⁹. Seulement l'implantation du théâtre en ce lieu était conditionnée au transfert du dépôt de salpêtre que le ministère de la Guerre y tenait. Son refus de déménager eut raison du projet.

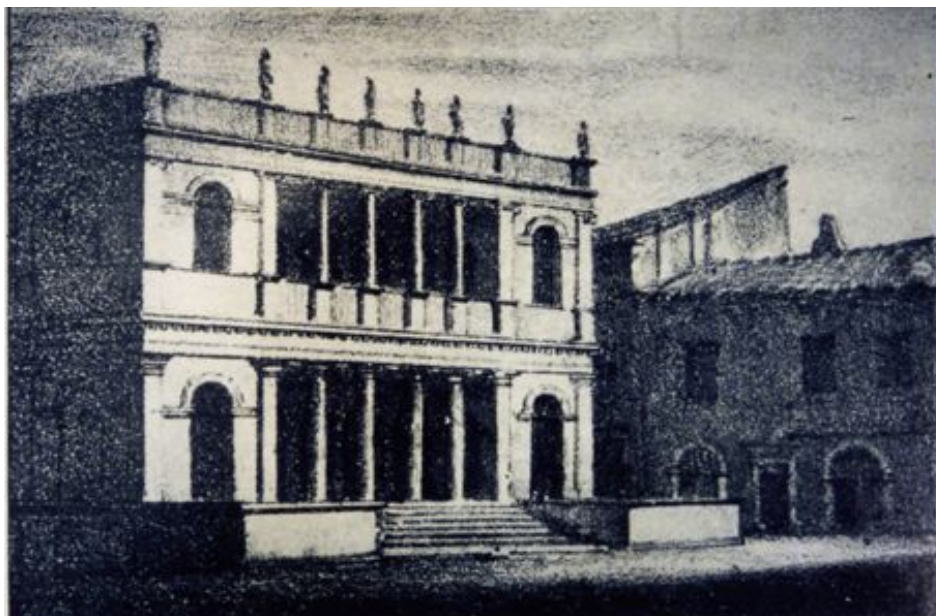


Fig. 187 - Le théâtre de 1825

2.1.3.1.3 - Le théâtre remplace l'Hôtel de ville!

En 1821, pour la troisième fois une commission fut formée. Elle proposa une alternative surprenante, consistant à édifier le théâtre sur l'emplacement de l'Hôtel de ville. Elle justifiait ce projet en remarquant que, vu l'état « choquant » de l'Hôtel de ville et le coût de sa remise en état, il était plus judicieux d'entreprendre « le déplacement de la mairie dans un Hôtel plus remarquable »⁶⁶⁰. À sa place, il était envisagé d'édifier

⁶⁵⁹ - *Ibid.* «De plus la position est favorable : façade sur la rue Calade (la plus large de la ville et propre à la circulation des voitures), à proximité des auberges, de l'emplacement actuel des promenades publiques, c'est-à-dire dans le quartier fréquenté par les étrangers et les habitants allant aux spectacles».

⁶⁶⁰ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 23 juin 1821.

le théâtre qui dans ces conditions, était situé «dans le quartier le plus fréquenté avec une façade sur la principale place de la ville »⁶⁶¹.

2.1.3.1.4 - Le choix de l'implantation et la controverse sur le choix de l'architecte

Une fois encore l'emplacement retenu fut récusé mais finalement les parties en présence s'accordèrent pour édifier le théâtre sur le premier emplacement proposé, celui de l'ancien couvent des Dames de Saint-Laurent.

À cette controverse sur l'endroit le plus raisonnable pour le théâtre s'ajouta une autre polémique opposant l'architecte de la ville au Conseil des Bâtiments Civils. L'âpreté et les conséquences de cette querelle permettent de saisir la bureaucratisation générale des structures étatiques. La discussion porta sur le projet et le devis que Monsieur Bondon⁶⁶² avait établis, à la demande de la municipalité, dès le premier site retenu en 1818. Ce projet tour à tour adapté à chaque changement d'emplacement fut jugé inacceptable car :

« Un vice général de composition qui n'était que trop manifeste par le dessin de Monsieur l'Ingénieur, ce projet pêchant principalement par le défaut de style, par le mauvais choix des formes et par la faiblesse d'étude de ses combinaisons qui ne permettaient point de supposer que l'auteur fut en état d'en bien apprécier les défauts, même qu'il possédât à un degré suffisant la connaissance des ressources de l'art propre à y remédier »⁶⁶³.

L'opposition se cristallisa sur la personne du dénommé Bondon qui dans les documents de la mairie était présenté comme architecte alors que les Bâtiments Civils lui accordaient le titre d'ingénieur. Ces derniers recommandaient « la recomposition du projet » et qu'il « fut confié à un architecte »⁶⁶⁴, par exemple l'architecte départemental. Dès lors deux projets furent élaborés en parallèle, celui de Monsieur Bondon modifié à la suite des remarques et reproches formulés, et celui de Monsieur Frary, architecte du département.

De renvoi en renvoi, le projet se trouva bloqué à tel point qu'en marge du rapport des Bâtiments Civils une main anonyme a rajouté que les autorités locales « veulent en finir et [...] aimeraient mieux une mauvaise salle que de n'en point avoir »⁶⁶⁵. Finalement les deux protagonistes furent priés de collaborer ensemble. Le théâtre fut édifié et inauguré le 30 octobre 1825. Son emplacement semblait faire désormais l'unanimité puisqu'après l'incendie du théâtre en 1846, il ne fut à aucun moment question de lui trouver un autre lieu.

⁶⁶¹ - *Ibid.*

⁶⁶² - Ange-Alexandre

⁶⁶³ - AN – F¹³ 538 - Rapport du Conseil des Bâtiments Civils, du 23 mai 1822.

⁶⁶⁴ - *Ibid.*

⁶⁶⁵ - *Ibid.*

2.1.3.1.5 - Le théâtre et la ville - La question de la centralité

Au-delà de cette querelle de compétence, retenons de cette longue procédure que tous les emplacements tour à tour proposés furent étudiés sous l'angle de la centralité. Il semblerait exister sous-jacent un centre omniprésent, doté d'un pouvoir d'organiser rationnellement l'espace, de lui conférer une portée morale⁶⁶⁶ : le pouvoir de transformer les rapports établis. Ce centre semble indépendant d'un centre qui correspondrait à une image géographique ou géométrique de la ville. Il n'en a pas moins une signification et une étendue bien réelles, puisque certains lieux tels la place Pie, le local des Célestins ou l'ancien couvent des Dames de la Miséricorde sont jugés trop éloignés. Par contre l'emplacement de l'ancienne Comédie, de l'ancienne église de l'Oratoire et, naturellement, la place de l'Horloge sont décrits comme centraux, c'est-à-dire non « éloignés du centre de la population et de la partie de la ville fréquentée par les étrangers ». Cette zone idéale correspond à la partie de la ville située entre la place de l'Horloge et la porte de l'Oulle⁶⁶⁷.

En plus de la centralité l'emplacement doit offrir des facilités de circulation et de stationnement afin de ne pas gêner le flux des spectateurs se rendant au théâtre ou le quittant.

Un autre critère est aussi pris en compte : celui de pouvoir orienter une des façades du théâtre sur une des places ou une des rues importantes de la ville — par exemple, celle de l'Hôtel de ville. Cette demande indique que le bâtiment véhicule une certaine valeur ; à la salle modeste et vieillotte est substitué un théâtre urbain monumental dont si possible l'environnement aura été préparé pour prolonger le faste du spectacle. Cependant il ne s'agit plus comme au XVIII^e siècle d'un embellissement accompagné d'un tracé régulateur à caractère scénographique. Ici le théâtre s'insularise en s'affranchissant du parcellaire urbain, sa position se libère de la présence de la rue et requiert un déploiement de lieux ne reposant plus sur une composition géométrique de l'espace. Isolé de quatre côtés, présentant une définition géométrique extrêmement simplifiée, le bâtiment se résume en plan à un simple rectangle. Cette figure exacte, aux vues des déformations et discordances qui l'entourent, s'affranchit de tout rapport ou de toute continuité avec son environnement. Cette autonomie que l'on peut qualifier

⁶⁶⁶ - La centralité civile est définie par rapport à la centralité religieuse prépondérante jusqu'au XVIII^e siècle, notamment à Avignon. Cette nouvelle définition apparaît au milieu du XVIII^e siècle. Elle souhaite non seulement se démarquer des places religieuses, mais également des places commerçantes, lieu du marché, qui n'était pas assez représentatives du nouveau pouvoir, État ou nouveaux bourgeois.

La connotation « religieuse » de la place et du Palais est attestée par les deux projets de transfert de l'Archevêché soit dans le Petit Palais (séminaire), idée conçue en 1838, soit dans le Palais des Papes projet formé en 1868 et dont l'étude fut confiée à Viollet-Le-Duc.

Cf ci-après, Avignon-Chapitre 3, La place de l'Horloge.

⁶⁶⁷ - Celle-ci est considérée comme la porte de la ville. Elle accueille la majorité des auberges de la ville. Elle a vu son importance accroître avec l'implantation du pont de bois.

de remarquable, combinée à l'aspect et l'échelle du bâtiment, devait lui conférer un caractère particulier apte à frapper tous les esprits.



Fig. 188 - Le théâtre reconstruit – cpa – (coll. particulière)

Ce débat sur l'emplacement du théâtre montre bien, comme le souligne Georges Teyssot, que :

« Inscription des pouvoirs dans l'espace, les équipements monumentaux transparents, lisibles dans leur apparence d'objets "réguliers" transforment la ville en ville-programme, en ville-équipement ».

Il souligne à cet effet les propos du Ministre Montalivet en 1813 :

« "Lorsque dans une ville ou commune il sera question d'un établissement où la généralité des habitants à journellement à faire, vous y joindrez le plan de la ville [...], pour que je puisse juger de la centralité de l'emplacement proposé“ »⁶⁶⁸.

⁶⁶⁸ - TEYSSOT G., 1978.

2.1.3.2 - L'Hôtel de ville

Le second édifice institutionnel de la place était l'Hôtel de ville, bâtiment qui se composait d'un ensemble hétéroclite, agrandi au gré des besoins, et dominé par la fameuse Tour de Jacquemart plus souvent appelée Tour de l'Horloge.

2.1.3.2.1 - Le vieil Hôtel de ville devenu obsolète

La nouvelle dimension assignée à la municipalité depuis le départ des représentants pontificaux⁶⁶⁹ ne pouvait plus s'accorder avec l'aspect discordant de l'édifice. Dès 1821, une commission insiste :

« sur le mauvais état, l'incommodité et la choquante construction de l'Hôtel de ville, et la nécessité pour la bonne ville d'Avignon d'en avoir un plus en rapport avec son importance »⁶⁷⁰.

Elle suggère de transférer la mairie dans un hôtel plus remarquable, par exemple l'Hôtel de Forbin, quoique celui-ci soit occupé par les services préfectoraux.

En 1824, le maire C. Soullier communique au préfet le désir du Conseil municipal de :

« reconstruction de la façade de l'Hôtel de ville. Ce dernier projet a été depuis longtemps reconnu comme indispensable, à raison du mauvais état de la façade actuelle »⁶⁷¹.

À nouveau, en 1825, l'architecte Bondon revient sur la vétusté et la mauvaise distribution, il ajoute que la reconstruction est :

« devenue indispensable aujourd'hui qu'on vient d'élever à ses côtés le superbe monument de la salle de spectacle, qu'on a tracé sur le plan général de la ville divers projets pour l'agrandissement de la place sur laquelle il est situé »⁶⁷².

Avec ces précisions il est possible d'entrevoir comment se nouent des inter-relations et comment un processus s'enclenche.

2.1.3.2.2 - Le concours

Il faut cependant, attendre 1835 pour que soit véritablement remis à l'ordre du jour le problème de la reconstruction de l'Hôtel de ville « par un monument plus en rapport avec le goût de notre siècle » afin de transformer « l'antique physionomie de la vieille cité des Papes »⁶⁷³. Après la rédaction d'un programme par une commission municipale, un concours est lancé et jugé en 1836/1837. G. Bourdon, architecte du

⁶⁶⁹ - Avant 1790, la ville est dirigée par trois consuls, elle doit attendre la Révolution pour se voir diriger par une municipalité élue.

⁶⁷⁰ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 23 juin 1821

⁶⁷¹ - ADV - 20/7-7 - Hôtel de Ville, Lettre du Maire au Préfet, 27 juin 1824.

⁶⁷² - ADV - 20/7-7 - Hôtel de Ville, Lettre du Maire au Préfet, 20 avril 1825.

⁶⁷³ - ADV - 20/7-7, Procès verbal de la pose de la première pierre, Discours de l'entrepreneur, 29 mars 1846.

département du Gard, reçut le premier prix et L. Vaudoyer le second. Malgré ces décisions, le manque de disponibilités financières empêcha la ville de commencer les travaux.

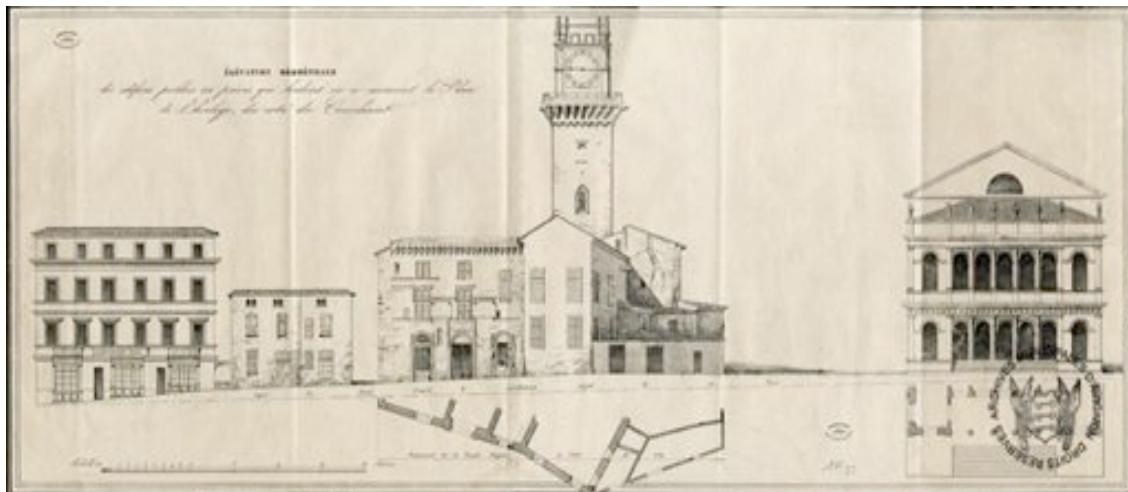


Fig. 189 - L'ancien Hôtel de ville et le premier théâtre – (AMA)

Deux dispositions tout à fait particulières du règlement du concours méritent d'être soulignées. La première est l'obligation qui est faite de conserver la tour de l'Horloge. La seconde nous intéresse plus directement puisqu'il est dit des concurrents qu' :

« Ils pourront admettre la possibilité de placer dans l'Édifice, un tribunal consulaire, une Bourse, une Chambre de commerce avec leurs dépendances et accessoires »⁶⁷⁴.

Cette possibilité étonnante de concentration d'institutions ne fut retenue par aucun concurrent par suite de l'exiguïté du terrain.

La perception de taxes additionnelles à l'octroi permit finalement en 1844 de débiter la construction. La réalisation fut confiée aux architectes Joffroy et Feuchères qui dressèrent de nouveaux plans. En 1854, le nouvel Hôtel de ville était inauguré.

2.1.3.2.3 - L'Hôtel de ville et la Ville

Si laborieux que fut elle aussi la reconstruction de l'Hôtel de ville, du moins le consensus fut-il quasiment immédiat pour le reconstruire sur place. Les premières propositions de simplement refaire la façade ou de le déplacer ne furent point retenues. Les édiles souhaitaient se lancer dans une entreprise plus ambitieuse : construire un édifice remarquable, un monument en rapport avec les besoins et les goûts de l'époque.

Le théâtre et l'Hôtel de ville forment les premiers témoins de principes urbains nouveaux. Avec eux apparaît un système régulier orthonormé, isolé des quatre côtés

⁶⁷⁴ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 30 novembre 1836.

et positionné face à une place de représentation. L'orientation de la façade n'est plus gauche mais, à l'image de celle du théâtre, elle se déploie résolument face à la place.



Fig. 190 - Le nouvel Hôtel de ville et le théâtre – cpa – (coll. particulière)

Dans ce système planifié, dont le plan d'alignement est l'outil privilégié, l'îlot devient une figure géométrique simple, un "bloc" découpé en parcelles régulières ou, comme c'est le cas ici, entièrement investi par un bâtiment public. La mise en place de cet ensemble d'équipements ne se fait pas selon une scénographie ou une composition dynamique d'éléments, elle procède de la juxtaposition. Côte à côte sont alignés le Théâtre, l'Hôtel de ville, et si l'essor de la ville l'avait permis, le Tribunal et la Chambre de commerce. Cette juxtaposition qu'aucune nécessité fonctionnelle ne justifie, traduit bien une volonté précise des institutions et du pouvoir local d'imprimer leur marque sur l'espace public. La place de l'Horloge devient par excellence le lieu de cette démonstration.

2.1.3.3 - La place de l'Horloge

Alors qu'en France, un certain nombre de villes projette la création de nouvelles places⁶⁷⁵ au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, dans des zones proches de la périphérie ou qui permettent de répondre à une nouvelle centralité par rapport aux extensions, Avignon, n'a de cesse de définir et d'agrandir la même place depuis le XVI^e siècle, celle qui est devant l'Hôtel de ville, dite place de l'Horloge⁶⁷⁶. Cependant au XVII^e

⁶⁷⁵ - Voir les places Royales.

⁶⁷⁶ - L'origine de la place de l'Horloge remonterait au forum romain, puis au carrefour de la porte Ferruce, où se trouvaient le marché public et la boucherie de la ville. Depuis le XV^e siècle, la

siècle, l'idée de créer une place à l'image des places royales avait été émise. L'architecte Pierre Mignard en a fait le projet⁶⁷⁷ en 1682. Quelques démolitions seront entreprises, mais seule la nouvelle boucherie sera construite par Mignard. Toutefois, l'idée fut reprise au XVIII^e siècle et développée par l'architecte J.-B. Franque.

Mais il s'agit dans ce cas de définir une place et d'en évacuer les fonctions commerçantes. Le projet de l'aménagement est de ce fait lié à la définition d'une place ou d'une zone commerciale, qui correspondra à la réalisation de la rue du Vieux-Sextier et aux aménagements de la place Pie, nouveau centre commercial de la ville.

2.1.3.3.1 - Le projet de Jean-Baptiste Franque

Les quelques démolitions en vue de l'agrandissement de la place depuis le XVI^e siècle sont extrêmement restreintes. C'est donc surtout avec l'aménagement de J.-B. Franque que le site prend des allures de véritable place. Le projet prévoit une place régulière, légèrement plus longue que large, et envisage l'élévation de façades régulières et identiques suivant le principe de place à programme. Ce projet insère l'Hôtel de ville existant dans un angle de la place.

Un tableau de la place est conservée au Musée Calvet et il est signalé comme étant le « projet de Jean-Baptiste Franque pour l'agrandissement de la place de l'Horloge à Avignon ». Il est cependant curieux de constater, que les bâtiments qui entourent la place ne comportent pas les façades régulières décrites dans le projet de J.-B. Franque⁶⁷⁸. Cependant, dans l'angle gauche, en bas de la perspective, le dessin de la façade semble conforme à ce projet. L'élévation correspond dans le nombre de ses étages, de ses proportions et de ses fenêtres aux façades construites et conservées sur le côté est de la place actuelle.

Le projet de Franque fut réalisé partiellement. La boucherie fut démolie et on éleva quelques façades dont celle du Sieur Calvet donnant sur la place du Palais des Papes, à l'emplacement actuel de la Banque de France.

Le dégagement complet de la place ne fut terminé que sous la Révolution⁶⁷⁹. Mais dès le début du XIX^e siècle, l'idée d'une place plus grande et plus belle était envisagée :

« [...] il ressortait dans l'avenir avec les ressources que cette grande économie produirait, la possibilité d'exécuter un projet depuis longtemps en réserve, celui

ville d'Avignon n'a de cesse d'agrandir la place devant l'hôtel de ville. Des agrandissements successifs permettent de dégager une place en avant de la maison principale de la ville. À la fin du XVI^e siècle, il fut même question d'y faire une place d'Armes et un marché. Mais devant le coût des travaux, la ville renonça à agrandir la place et décida que la place Pie, alors nouvellement créé servirait de place d'Armes.

⁶⁷⁷ - Il fera aussi un projet de place royale pour la ville d'Aix en Provence.

⁶⁷⁸ - 1755.

⁶⁷⁹ - AMA - Délibérations des conseils municipaux du 23 janvier, 17 et 31 décembre 1791 et 8 mai 1792.

de rectifier la façade de l'Hôtel de ville, d'agrandir la place en achetant les maisons dites sur le côté nord, d'élargir la rue des cordonniers tendant de la grande place à celle du palais où sont établis la caserne d'infanterie et les magasins, [...]. »⁶⁸⁰



*Fig. 191 - Le projet de la place de l'Hôtel de ville
Franque Architecte - (Musée Calvet Avignon)*

2.1.3.3.2 - La nouvelle place

Dès le tout début du XIX^e siècle, l'attention se porte donc de nouveau sur la place. La confiscation des biens de la noblesse et des religieux a permis de nombreuses réalisations urbaines et architecturales. La libération du couvent des Dames de Saint-Laurent à proximité de la place de l'Hôtel de ville a sans doute donné l'idée de cette aggrandissement. L'ancien bâtiment de l'Hôtel de ville constituait l'angle nord/est de la place du projet de J.-B. Franque. Ce retour semble avoir empêché toute extension de la place vers le nord. L'idée de la reconstruction de la façade permettait donc d'agrandir la place sans toutefois démolir l'Hôtel de ville. Dans le plan du cadastre napoléonien, on observe que cette aile de l'Hôtel de ville a d'ailleurs été supprimée

⁶⁸⁰ - 28 juin 1820.

pour permettre le dégagement de l'accès au nouveau Théâtre. L'accroissement de la taille du bâtiment s'est fait à partir de la partie sud. Il semble avoir été déterminé somme toute par l'idée d'obtenir un Hôtel de ville central. Le dégagement s'appuie principalement sur la démolition de l'îlot central et partiellement sur le recul de façades.



*Fig. 192 - Place de l'Hôtel de ville au temps de l'émigration polonaise ».
Vers 1830 - Lithographie de Magny à Avignon - Musée Calvet
(Reproduction AMA)*

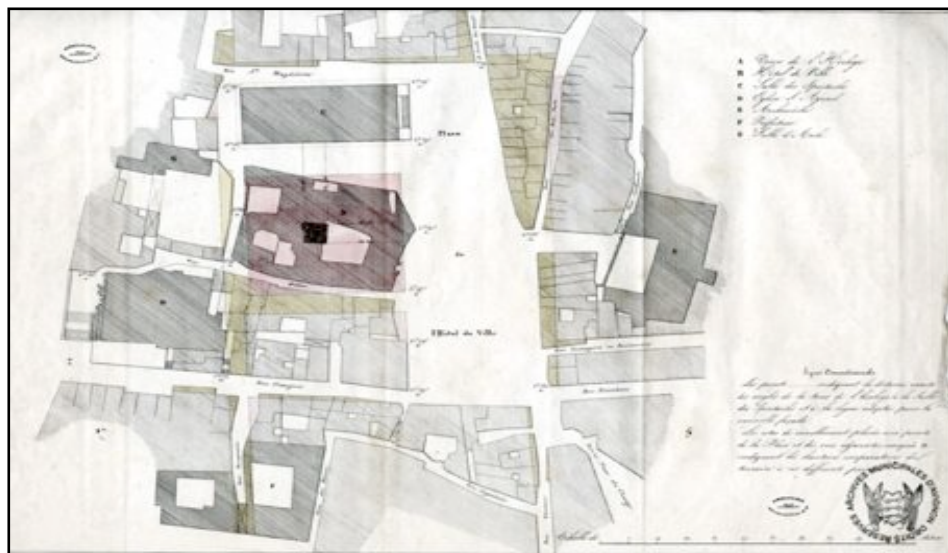


Fig. 193 - Plan d'alignement de la place de l'Horloge – Vers 1840 - (AMA)

L'édification de la nouvelle salle de spectacle et ensuite la reconstruction de l'Hôtel de ville vont amener la démolition d'un grand nombre de maisons. Ces transformations se heurtent à certaines difficultés car bon nombre de propriétaires renâcle devant les travaux et dépenses à entreprendre. De sorte que pour venir à bout des travaux

arrêtés, le Conseil municipal fut contraint de demander aux autorités de tutelle l'approbation du plan d'alignement de la place afin que la municipalité puisse recourir à la déclaration d'utilité publique.

2.1.3.3 - Deux projets, le prestige d'une place

Les travaux de démolition de l'ancien Hôtel de ville en cours en 1846, la vue dégagée de la Tour Jacquemart suggéra une nouvelle proposition d'aménagement de la place. Ainsi le conseiller municipal Chauffard propose de suspendre le projet de reconstruction de l'Hôtel de ville et :

« de laisser complètement isolée la tour de Jacquemard, de livrer à la voie publique l'espace qui [...] doit être occupé par l'Hôtel de ville et de bâtir l'Hôtel de ville sur la rue Saint-Agricol pour faire le pendant du théâtre [...]. »⁶⁸¹

Il émet même un autre projet plus grandiose encore, celui de doubler la surface prévue de la place de l'Horloge en procédant à :

« La démolition du théâtre actuel et du pâté de maisons compris entre la rue Géline et la rue Saint-Agricol [...] (de manière à créer) une immense place digne d'une grande ville »⁶⁸².

Monsieur Chauffard reconnaît que ses projets peuvent entraîner des dépenses énormes mais les intérêts de la ville ne doivent pas achopper sur des problèmes financiers.

Dans sa réponse le maire rappelle qu'un de ses prédécesseurs avait déjà émis l'idée d'isoler la Tour et de placer le nouvel Hôtel de ville derrière, sur des terrains appartenant à la ville, mais qu'une étude approfondi avait révélé les impossibilités d'un tel changement. D'autre part, il attire l'attention sur un problème de préséance et de composition géométrique :

« L'Hôtel de ville qui devrait être le premier monument de cet ensemble ne serait plus qu'un accessoire. La caserne de Gendarmerie, qui, placée au milieu devrait dominer l'ensemble non seulement ne correspondait pas par son architecture aux monuments latéraux, mais sa position serait tout à fait irrégulière »⁶⁸³.

De plus l'Hôtel de ville, pendant obligé du théâtre, serait contraint d'adopter la même architecture, la même façade,

« [...] ce serait à l'extérieur deux éditions du même monument. Ce genre d'architecture convient-il à un Hôtel de ville »⁶⁸⁴?

⁶⁸¹ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 2 février 1846.

⁶⁸² - *Ibid.*

Une précision : le théâtre avait brûlé le 16 janvier 1846, donc peu de temps avant ce débat. La proposition dans ces conditions apparaît moins surprenante.

⁶⁸³ - *Ibid.*

⁶⁸⁴ - *Ibid.*

Enfin est opposée une série de raisons financières, administratives et même spatiales pour repousser cette proposition.



Fig. 194 - Façade ouest de la place de l'horloge – (photo de l'auteur)



Fig. 195 – Façade est de la place de l'Horloge – (photo de l'auteur)

Ce projet, peut-être démesuré pour Avignon, constitue une sorte d'épure idéale d'un rassemblement de bâtiments publics autour d'un objet symbolique ou historique. Il dénote une volonté de composition urbaine rigoureuse et monumentale qui n'est pas sans rappeler certains tableaux de villes idéales de la Renaissance. Mal maîtrisé au niveau des incidences spatiales, il représente néanmoins une variante à la mise en place d'édifices publics par simple et banale juxtaposition. Ici est opposée, à cette

disposition, une composition plus élaborée et plus savante avec l'adjonction d'éléments symboliques. Ces deux alternatives témoignent d'une hésitation entre une rationalisation absolue de l'espace avec de simples principes quantitatifs et une formation de l'espace reposant sur des compositions géométriques et symboliques. Dans tous les cas les deux principes aboutissent à une banalisation du monument à la suite de sa multiplication.

2.1.3.4 - La centralité, institutionnalisation d'un nouvel espace urbain

Une fois établi que le centre était la place de l'Horloge, différents services et institutions cherchèrent à s'en rapprocher, ou mieux à donner directement dessus. Par exemple, en 1838, le préfet soumet au Conseil municipal un projet de transfert de la Préfecture du Palais de Forbin, où elle était, à de l'Archevêché et l'Archevêché au Petit Palais. Sans l'opposition de la municipalité, l'autorité préfectorale aurait ainsi été placée en vis-à-vis de l'Hôtel de ville, quoique légèrement en retrait de la place.

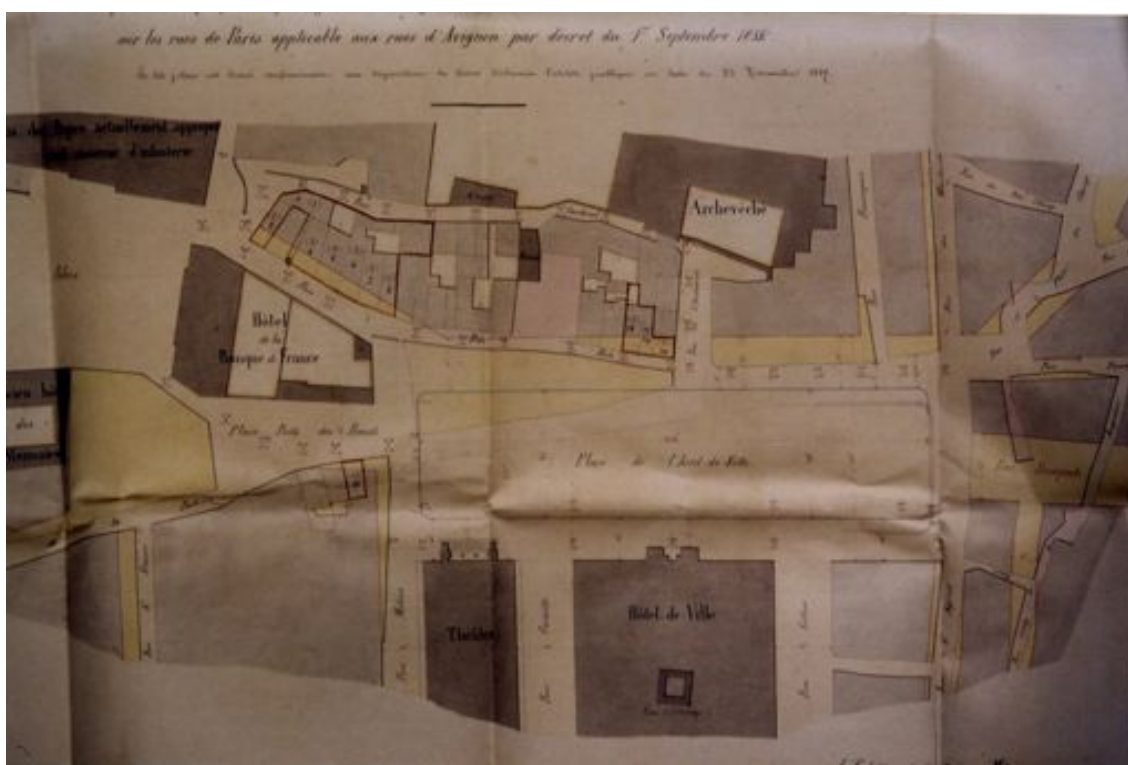


Fig. 196 - Plan définitif de la place de l'Horloge – (AMA)

Un autre service de l'État fut aussi disposé dans le voisinage de la place : la caserne de Gendarmerie. Trop à l'étroit dans l'Hôtel de la Monnaie qui leur avait été cédé sous la Révolution, les gendarmes se virent offrir une caserne toute neuve, juste derrière le bâtiment de l'Hôtel de ville. Pour « faciliter le service de la gendarmerie » et intervenir

rapidement en cas de débordement populaire, l'accès à la caserne et les rues autour de l'Hôtel de ville avaient été frappés d'alignement.

Enfin, au Nord de la Place, dans un hôtel particulier situé entre la place de l'Horloge et celle du Palais s'installe la Banque de France⁶⁸⁵. La façade principale donnait primitivement sur la place du Palais, mais à la suite de travaux entrepris en 1857 et 1866 l'entrée se fit par la place de l'Horloge.

L'ensemble de ces opérations ont transformé en moins de vingt-cinq ans le centre d'Avignon. D'une petite place biscornue dont la primauté était contestée par la place Pie, la place de l'Horloge se voit élevée au rang de place officielle à la configuration régulière et autour de laquelle de nouvelles rues ont été percées selon un quadrillage régulier. Une sorte de grille dont la place constituerait la case vide, le théâtre et l'Hôtel de ville les cases pleines. Toutes les nouvelles forces y sont rassemblées : la Municipalité, la Banque de France, le préfet.



*Fig. 197 - Vue du Palais des Papes et de la place de l'Horloge - cpa
(coll. particulière)*

⁶⁸⁵ - Sollicitée en 1849, la création de la banque de France fut autorisée seulement par décret du 31 décembre 1856. J. Girard indique comme date d'installation, 1856.

2.2. - Chapitre 2 – Les voies ferrées et les gares d'Avignon

Introduction

Située sur l'axe Nord/Sud, qui sert d'axe longitudinal principal aux communications entre le Nord et le Midi de la France, Avignon a bénéficié très rapidement de l'intérêt porté à la promotion de ce nouveau moyen de transport. La situation de la ville d'Avignon au bord du Rhône et ses fonctions de « ville-port » et de « ville-entrepôt » ont créé des conditions favorables à l'apparition du chemin de fer. Cependant, c'est grâce à sa proximité avec la ville de Marseille et à cause de la nécessité de développer les activités commerciales et portuaires de cette ville, et pour cela faciliter le transport des marchandises entre Marseille et le Rhône, qu'Avignon s'est trouvée concernée précocement par les projets d'implantation d'une ligne de chemin de fer aux abords de la ville.

Alors que la ville d'Aix-en-Provence, capitale historique de la Provence, a vu son importance se réduire au début du XIX^e siècle faute d'être située en dehors de ce grand axe commercial rhodanien, Avignon, ville de moindre importance jusqu'au XVIII^e siècle —en partie à cause de son statut de ville étrangère—, a bénéficié dans une certaine mesure, à la fois de son nouveau statut de « ville-préfecture » et du développement du commerce à l'échelle de la France. La possibilité de rivaliser avec d'autres villes commerçantes lui a été donnée, non seulement par sa position en bordure du Rhône, mais aussi par sa situation à la jonction de deux axes, celui de Lyon à Marseille et celui de l'Italie à l'Espagne. L'apparition du chemin de fer a apporté à la ville les moyens de se transformer et de se développer lentement à l'intérieur de ses remparts. L'implantation définitive de la gare des voyageurs s'est effectuée simultanément avec la création d'une « avenue de la gare » à l'intérieur de la ville —actuels rue de la République et cours Jean Jaurès—, qui a relié la gare au centre-ville c'est-à-dire la place de l'Hôtel de ville ou place de l'Horloge. La réalisation de cet axe a eu une influence très importante sur la structure interne et les transformations de la ville. Initialement, les communications s'effectuaient dans le sens est/ouest. Avec l'implantation de la gare au sud de la ville, les échanges se sont effectués suivant un axe sud/nord. La gare est devenue la principale porte de la ville et l'avenue de la gare a constitué l'accès principal au centre-ville.

C'est donc pour comprendre les conditions de ce nouvel aménagement qu'il nous a semblé indispensable d'étudier les modalités d'implantation non seulement de la gare, mais aussi des lignes de chemins de fer. Car si généralement le passage d'une ligne

peut influencer la position de la gare, l'implantation de celle-ci peut influencer le tracé du chemin de fer, et la situation de la ville, la position des gares.

2.2.1. - Les acteurs

Avant d'aborder plus particulièrement les étapes du développement et de l'implantation du chemin de fer à Avignon, nous nous intéresserons en premier lieu aux différents acteurs qui ont joué un rôle plus ou moins actif dans l'histoire de l'implantation de la gare.

Leur rôle est inégal et nos informations sont incomplètes. Il ne s'agit toutefois pas ici de faire une histoire sociale des acteurs mais d'apporter un complément d'informations sur les différentes personnes ou organismes que nous avons rencontrés. Les informations sont abondantes sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la municipalité. Ce sont les principaux intervenants dans les débats sur l'implantation. Par conséquent, les documents que nous avons dépouillés concernent en grande partie ces deux acteurs. Le rôle des compagnies de chemin de fer est plus difficile à saisir pour ce qui est de l'implantation du chemin de fer et de la gare à Avignon. Bien que nous manquions d'informations sur ce sujet, nous n'avons pas eu accès aux archives de la SNCF, réseau PLM, et nous n'avons pu consulter que la série AQ conservée aux Archives nationales. Ces archives n'apportent pas d'informations très importantes sur l'attitude des compagnies vis-à-vis de l'implantation des gares. Toutefois, nous avons relevé dans un procès-verbal du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon que celle-ci considérait l'implantation de la gare de voyageurs comme l'affaire de la municipalité et non de la compagnie.

Cette information est révélatrice de l'attitude des compagnies de chemins de fer vis-à-vis des problèmes urbains. En effet, de 1830 à 1855, l'implantation du chemin de fer aux abords et dans les villes concernerait directement les municipalités. Cette hypothèse, nous l'avons déjà émise dans notre recherche⁶⁸⁶ intitulée « Les voies ferrées et les gares dans les villes - Le réseau du Paris/Orléans et la ville de Lyon dans les archives des Ponts et Chaussées ». Mais le dépouillement que nous avons effectué précédemment, dans la Série F¹⁴ des Archives nationales, concernait uniquement les archives des Ponts et Chaussées. Le complément d'informations que nous avons relevé lors de la présente recherche nous permet de réitérer cette hypothèse. La recherche que nous engagerons sur Nîmes, dans un deuxième temps, nous permettra d'étudier le rôle de Talabot lors de la création de la ligne d'Alès à Beaucaire. Nous espérons à cette occasion pouvoir apporter des éléments complémentaires sur l'attitude des compagnies.

⁶⁸⁶ - Lambert M., 1989.

A la différence de ces trois acteurs, le département et la Chambre de commerce de la ville d'Avignon ne jouent pratiquement aucun rôle dans cette réflexion sur l'implantation de la gare. Leur avis a cependant été déterminant dans l'approbation du tracé des lignes de chemin de fer.

2.2.1.1. - Les ingénieurs

Les ingénieurs⁶⁸⁷ concernés par la construction proprement dite du chemin de fer proviennent principalement du corps des Ponts et Chaussées. Ils ont travaillé soit pour l'État, soit pour les compagnies de chemins de fer. Nous avons intégré Paulin Talabot à cette liste. Bien qu'il agisse en tant que représentant des compagnies qu'il a formées, il est l'auteur des premières études d'un chemin de fer d'Avignon à Marseille.

Borel

- Né à Marseille en 1820, il entre en 1840 à l'École des Ponts et Chaussées. En 1841, il est détaché dans le département du Var. En 1842, il est chargé du service de l'arrondissement d'Uzès dans le Gard. Attaché au service spécial du Rhône sous les ordres de Bouvier, il s'occupe en 1843 de la concession du chemin de fer d'Avignon à Marseille. Il est nommé ingénieur ordinaire 2ème classe en 1845. La même année, il est affecté au chemin de fer de Vierzon au Bec d'allier (Bourges). Il revient dans le Midi en 1851, où il s'occupe du tracé chemin de fer entre Valence et Avignon. En 1852, il se met en disponibilité du corps des Ponts et Chaussées et entre à la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon, pour laquelle il étudiera, à partir de 1854, plusieurs projets de chemins de fer en France et à l'étranger.

Bouvier

- Né en Ardèche le 13 septembre 1784, il entre à l'école des Ponts et Chaussées en 1805. Il est affecté au canal de Beaucaire en 1808 et aux travaux du nouveau pont d'Avignon en 1809 dans le département du Vaucluse. Parallèlement, il participe au dessèchement des marais du canal de Beaucaire. En 1815, après l'achèvement du pont d'Avignon, il est affecté à l'arrondissement de Tarascon dans les Bouches-du-Rhône, mais il continue son service au canal de Beaucaire jusqu'en 1829. Au début des années 1820, il participe notamment à l'étude du canal latéral au Rhône. En 1830, il est affecté au service du département de l'Ardèche, en 1832 à celui du Vaucluse jusqu'en 1842, date à laquelle il est nommé ingénieur en chef divisionnaire du service spécial du Rhône, dans la 3ème section. Lors des inondations de 1840 et 1841, il s'occupe de la construction des digues et en particulier de la protection d'Avignon. En 1842, il travaille plus particulièrement sur l'étude du chemin de fer de Paris à la Méditerranée à la sortie du défilé de Malmouche à Avignon. Il fait partie de la commission pour éclairer l'administration sur les avantages de la ligne directe entre Avignon et Marseille, projet de Montricher. À son service d'ingénieur en chef divisionnaire de la 3ème section, on lui ajoute la 4ème et la 1ère section, puis en 1847, le service du contrôle et de la surveillance du chemin de fer concédé de Lyon à Avignon. Il est l'auteur du projet de gare sur les allées de l'Oulle.

Didion

- Né à Charmes dans les Vosges, le 30 septembre 1803, il entre à l'École

⁶⁸⁷ - AN - série F¹⁴ et Fichet-Potrey, 1982.

polytechnique le 20 novembre 1822. Pour son premier poste, il est envoyé en Dordogne, où il travaille à la route royale de Lyon à Bordeaux. Mais il sera aussi successivement affecté à la navigation de la Seine dans le département de la Seine-Inférieure et dans le département des Deux-Sèvres. Il participe au projet du canal latéral à la Loire dans le département de la Nièvre en 1828 où il rencontre Talabot, puis dans celui de l'Allier en 1831. Finalement il rejoint le département du Gard en 1832 et il est affecté au canal de Beaucaire. En 1837, à la demande du Duc de Dalmatie, il est autorisé à travailler à la compagnie du canal de Beaucaire ; il prend alors un congé sans solde. Il participe au projet du chemin de fer d'Alès à Beaucaire et à celui de Beaucaire à Marseille. En 1840, le gouvernement le charge de la réalisation du chemin de fer de Nîmes à Montpellier, avec le titre d'ingénieur en chef de la direction du service spécial du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. En 1845, il est nommé secrétaire du Conseil général des Ponts et Chaussées. En 1846, il est affecté aux travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette et, en 1847, au chemin de fer de Paris à la Belgique. En 1852, il obtient un congé illimité et devient directeur de la compagnie des chemins de fer d'Orléans.

Kermaingant

- Né dans les Côtes du nord, le 29 janvier 1779, il entre à l'école des Ponts et Chaussées en 1800. Il est envoyé en 1804 dans la Drôme, pour s'occuper de la route d'Espagne en Italie. En 1810, il est affecté au département du Rhône, pour s'occuper de la construction du Pont Serin. En 1821, il revient dans la Drôme et s'occupe de la construction du pont de la Roche dans l'Isère. En 1822, il est chargé, sous les ordres de M. Caverne, d'une portion du projet du canal latéral au Rhône entre Lyon et le défilé de Malmouche. Après un passage, en 1824, dans le département de la Sarthe, il revient dans le Rhône où il est affecté au service du département. En 1833, il est chargé par le gouvernement des études relatives à un chemin de fer de Lyon à Marseille. En 1836, il est parallèlement chargé du service spécial de la direction de la vallée du Rhône avec le titre d'ingénieur en chef. En 1836, il est chargé d'un projet d'un canal destiné à amener de l'eau à Marseille. En 1839, il est nommé commissaire spécial auprès de la compagnie du chemin de fer de Paris à Versailles (rive-gauche). Il est mis à la retraite en 1848 et meurt en 1856.

Montricher⁶⁸⁸

- Né le 19 avril 1810 en Suisse, il entre en 1828 à l'école des Ponts et Chaussées. Il est envoyé en 1833 dans le département de la Drôme, où il seconde l'ingénieur Kermaingant dans l'étude du chemin de fer de Lyon à Marseille dans les départements de la Drôme, du Vaucluse, de l'Ardèche et du Gard. De 1836 à 1837, il étudie avec Kermaingant un projet pour le canal de Marseille. En 1837, il est affecté au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône où il restera jusqu'à sa mort. De 1838 à 1848, il s'occupe principalement de la Direction des travaux du canal de Marseille. Le projet de ligne directe entre Avignon et Marseille, qui porte son nom, a été étudié entre 1840 et 1842, par lui seul. De 1848 à 1854, il s'occupe du service général du département des Bouches-du-Rhône comprenant les routes impériales et départementales, le canal d'Arles à Bouc, la Durance entre le pont de Mirabeau et le Rhône, le service hydraulique et le contrôle des travaux sur le chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. De 1854 à 1857, il s'occupe du même service et auxquels s'ajoutent celui du Rhône entre Arles et la mer et le service maritime. Il est mort en 1858.

⁶⁸⁸ - Suivant les documents de l'époque, on trouve deux écritures pour ce nom, Montricher et de Mont-Richer. Lorsqu'il était mentionné dans les documents telle ou telle écriture, nous l'avons respectée.

Perrier

- Né dans le Doubs, le 9 mars 1805, il entre à l'École des Ponts et Chaussées en 1827. En 1832 il est nommé ingénieur ordinaire 2ème classe et en 1833 il est affecté au canal de Bourgogne. La même année, il rejoint le département du Gard, dans l'arrondissement d'Alzer. Il est muté à Roquemaure dans le même département en 1836. En 1839, il est nommé ingénieur 1ère classe. En 1848, il prend la direction d'un nouveau service spécial des irrigations, dessèchement et usine dans le département du Vaucluse. En 1851, il est promu ingénieur en chef 1ère classe. La même année, lorsqu'un service spécial est créé pour les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon entre Valence et Avignon, c'est lui qui le prend en charge. Il conserve néanmoins ses précédentes activités. En 1857, il remplace l'ingénieur Montricher au service ordinaire et au service hydraulique du département des Bouches-du-Rhône.

Surell

- Né à Biche en Moselle le 19 avril 1813. Il entre à l'École des Ponts et Chaussées en 1833. Il est affecté au départements des Hautes Alpes en 1836. Il travaille à l'établissement de la route royale de Grenoble à Briançon et écrit un ouvrage important sur le régime des torrents des Hautes Alpes et sur le moyen d'arrêter l'action. Il est attaché à la deuxième section du Rhône en 1842, puis à la troisième. Il remplace l'ingénieur Perrier aux côtés de l'ingénieur en chef Bouvier. En 1846, il est attaché à la 4ème section, et en 1847, il est attaché au service de contrôle et de surveillance du chemin de fer de Lyon à Avignon, de la sortie du défilé de Malmouche à Avignon. En 1853, il est mis sur sa demande en congé illimité et autorisé à passer au service de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Il deviendra directeur de l'exploitation de la compagnie en 1854, et directeur de la compagnie en 1859.

Paulin Talabot

- Né le 18 août 1799, il entre à l'école des Ponts et Chaussées en 1821. En 1828, il est attaché au service du canal latéral à la Loire. Il travaillera plus particulièrement sur les travaux d'extension du canal du Nivernais, qui avait pour but de relier l'Yonne à la Loire. Il arrive en 1829 dans le département du Gard, pour assainir les marais environnant le canal de Beaucaire. En 1831, il est chargé des travaux d'aménagement et d'extension du canal de Beaucaire. En 1830, le Duc de Dalmatie (le Maréchal Soult) obtient l'autorisation de faire les études d'un canal ou d'un chemin de fer entre Alès et Beaucaire. Les études sont confiées à Talabot, qui conclut rapidement à l'impossibilité d'établir un canal entre ces deux villes et préconise la réalisation d'un chemin de fer. En 1833, l'adjudication de la ligne entre Alès et Beaucaire lui est concédée. Une société est définitivement constituée en 1837, à laquelle participent financièrement le Baron James de Rothschild, l'État, et des industriels et négociants, principalement marseillais. La première réalisation de cette société envisage la section Nîmes/Beaucaire. Ce premier tronçon est inauguré le 15 juillet 1839, et en 1840, la section de la Grand'Combe est ouverte. Pour réaliser cette ligne, Talabot avait pris un congé sans solde. Pour étudier cette ligne, il s'était adjoint Didion, des Ponts et Chaussées, avec lequel il étudiera la ligne de Marseille à Beaucaire, dès 1838.

Marc-Auguste Thirion

- Né le 30 octobre 1804 à Nancy. Entré à l'école des Ponts et Chaussées en 1823, il est attaché au canal de Saint-Quentin en 1824. En 1826, il est nommé dans le département de l'Aube. Il est nommé ingénieur ordinaire en 1828 et ingénieur ordinaire de première classe en 1836. L'année suivante il est muté à Nancy. En 1838 il est chargé de la navigation de la Meuse comme ingénieur en chef 2ème classe. La même

année, il s'occupe du tracé chemin de fer de Paris à Strasbourg par les vallées de l'Oise et de l'Aisne. En 1845 il est nommé ingénieur en chef 1ère classe. En 1846 il s'occupe de la concession de chemin de fer Paris à Strasbourg. En 1852, il entre à la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon et en 1857 il devient directeur des nouvelles lignes des chemins de fer concédées à la compagnie d'Orléans, à l'est de la ligne de Paris à Bordeaux.

La vision technique du territoire, le rôle du corps des Ponts et Chaussées

L'étude de l'implantation du chemin de fer à Avignon met en avant la complexité du rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'élaboration des différents projets de lignes. En effet, la réflexion sur le tracé des voies et sur l'emplacement des gares se heurta à une multitude de facteurs qui dépendaient soit des acteurs — de la ville, du département et de la compagnie —, soit d'enjeux techniques, économiques, géographiques et historiques. La proximité de la ville de Marseille et la nécessité d'une ligne entre cette ville et le Rhône ont joué un rôle indéniable dans le choix du tracé de la ligne de Marseille à Avignon⁶⁸⁹. Mais la construction de la ligne d'Alès à Beaucaire dans le département du Gard a irrémédiablement fixé le passage de cette ligne à Tarascon et donc le long du Rhône.

⁶⁸⁹ - Roncayolo M., 1990.

Le livre de Marcel Roncayolo nous éclaire plus particulièrement sur l'importance du rôle des échanges et du développement de la ville lors du débat sur les différents tracés de lignes aux abords de la ville de Marseille. Il met, cependant, en évidence les contradictions qui apparaissent lors des enquêtes et des débats sur le choix d'un tracé. Les arguments utilisés pour tel ou tel tracé sont souvent les mêmes et parfois contradictoires ou vagues :

«Les itinéraires servent d'alibis plus que d'objectifs : on valorise ou on dévalorise l'intérêt qu'ils présentent selon les cas. [...] Le tracé Talabot, entre la Nerthe et le Rhône, à travers la Crau, est présenté en termes positifs mais vagues par la Chambre de commerce en 1840 ».

Il révèle la nécessité pour la ville de Marseille de promouvoir un moyen de communication avec les houillères du bassin d'Alais afin de desservir la ville en charbon dont elle a grand besoin. En 1837, alors que le projet d'une ligne nord/sud entre Paris et Marseille est discuté à Paris à la suite des études des ingénieurs des Ponts et Chaussées, le président de la Chambre de commerce, encore prudent à l'égard du chemin de fer latéral au Rhône, presse le gouvernement d'activer la construction du chemin de fer des houillères, d'Alès à Beaucaire :

«Le chemin de fer latéral au Rhône est d'un grand prix mais solliciter le gouvernement ne serait pas d'une grande utilité, il faut attendre les projets [...]. J'ai pensé à une autre affaire qui est à mes yeux d'une importance au moins égale pour Marseille, c'est le chemin de fer des houillères [...]. Nous n'exportons de France que des marchandises de faible poids, de peu d'encombrement [...] Marseille peut et doit avoir les mêmes avantages (que l'Angleterre) et fournir toute la méditerranée de nos houilles que l'Angleterre fournit aujourd'hui. Je ne doute pas non plus que l'industrie de Marseille qui emploie beaucoup de combustible, n'y trouve un grand avantage». Archives de la CCIM, MR 1.2.2. Lettre de la Chambre de commerce de Marseille, 7 janv. 1832.

De plus, Marcel Roncayolo révèle l'apport de capitaux de la part de certaines personnalités marseillaises pour la réalisation du projet du chemin de fer des houillères; en particulier, des personnalités du commerce marseillais, de Pasté à Lazare Luce. De fait, Talabot, exploitant des mines de la Grand-Combe, s'efforcera ainsi de faciliter leur débouché vers le Rhône et Beaucaire, puis vers le grand port.

Il est clair qu'à l'origine le transport ferroviaire joue un rôle spécifique afin de décloisonner les gisements de l'intérieur, plutôt que comme un outil universel dans la conquête de l'hinterland. Michel Chevalier avait déjà longuement insisté sur cette fonction.

En 1833, l'État a chargé les ingénieurs des Ponts et Chaussées d'étudier le tracé de cinq grandes lignes de chemin de fer qui partiraient de Paris pour joindre les principales villes du royaume : Lille, Strasbourg, Le Havre, Bordeaux et Marseille.

Dès les premières études, une différence de pratique est apparue entre les ingénieurs dans l'étude du tracé des lignes. D'une part, des ingénieurs fortement empreints d'une technique de tracé héritée du XVIII^e siècle, car ayant participé pour le gouvernement à de nombreux aménagements de routes et de canaux ; d'autre part, des ingénieurs qui ont fait le voyage en Angleterre pour s'initier à la construction de lignes de chemin de fer [Lambert M., 1989]. Ils y ont constaté l'importance du chemin de fer sur le commerce et sur son environnement, en particulier sur le développement des villes.

Les premiers fondent leur conception du chemin de fer sur les références esthétiques des canaux et des routes. L'ingénieur Antoine-Rémi Polonceau, à qui sont confiées les premières études sur le chemin de fer en 1833 pour la ligne du Paris/Nantes et Paris/Bordeaux, envisage le chemin de fer dans le paysage, comme un canal, comme une marque, comme un repère jalonné d'arbres selon la tradition. L'ingénieur Kermaingant, qui est chargé par l'État de la première étude du chemin de fer entre Lyon et Marseille, est également l'héritier de ces conceptions d'aménagement des canaux en relation avec le paysage et le territoire. Il a précédemment travaillé à différents projets de canaux, en particulier sur le projet d'un canal latéral au Rhône entre Lyon et Marseille.

Le choix du tracé des lignes est fait en fonction de la présence d'industries et de l'existence d'un trafic commercial. Ces deux aspects sont dominants. Les villes sont desservies par des embranchements. C'est le cas d'Avignon ; le tracé du chemin de fer est envisagé à quelques distances de la ville, mais deux embranchements sont envisagés au nord et au sud de la ville à proximité du Rhône pour desservir la ville.

La seconde catégorie d'ingénieurs, dès le milieu des années 1830, préconise un tracé plus direct entre les principales têtes de ligne. Elle s'écarte assez peu de cette conception, même au prix de lourds travaux pour l'établissement des plates-formes et la construction d'ouvrages d'art. Cette conception est appliquée par l'ingénieur Montricher entre Marseille et Avignon ; il choisit le plus court chemin entre ces deux villes. Mais ces conditions, dictées par un souci de sécurité et de rentabilité technique, grèvent fortement la rentabilité financière des premières entreprises. Cette politique est alors remise en cause pour s'adapter aux particularités locales, notamment en ce qui concerne le site, l'existence d'autres villes ou d'autres voies ferrées.

En ce qui concerne l'implantation des gares, les ingénieurs les positionnent, dans un premier temps, à proximité des cours d'eau ou des industries, comme à Avignon ou à Nîmes. Il s'agit principalement des gares de marchandises qui servent ponctuellement

de gares de voyageurs. La présence d'un fleuve permet d'envisager de faire entrer le chemin de fer au centre-ville. Les moyens employés suivent aussi la technique d'aménagement des routes et des quais le long des cours d'eau au XVIII^e siècle. Il s'agit de faire passer la ligne le long du fleuve. Au début des années 1830, c'est ce que préconisent les premiers ingénieurs pour amener le chemin de fer jusqu'à la place de la Concorde, à Paris, —notamment avec le projet de la compagnie Richard qui fait circuler le chemin de fer sur un viaduc en bordure de la Seine—.

Dans un deuxième temps, les gares sont implantées à la limite de la ville, au premier point de contact avec la ligne, soit par mesure d'économie, soit dans l'attente du prolongement de la ligne, par exemple à Orléans et à Nantes. Il s'agit alors de gares de voyageurs qui serviront ponctuellement de gares de marchandises.

Cependant, avec le développement du rôle de la gare de voyageurs l'attitude des ingénieurs par rapport à l'implantation de la gare se modifie. Située initialement en cul-de-sac, elle devient traversante. Les villes prennent conscience de l'enjeu que représente la position de la gare dans la ville. Elles souhaitent l'insérer dans leur politique urbaine.

Le premier projet d'implantation du chemin de fer le long du Rhône sur les allées de l'Oulle illustre la méthode employée à Avignon au début des années 1840. Les berges du fleuve sont utilisées pour accéder au centre de la ville. La construction d'un viaduc sur les remparts de la ville est envisagée pour lutter contre les inondations. Cette méthode a souvent été utilisée en Angleterre pour que le chemin de fer puisse accéder au centre des villes. En France, son emploi a été rare. On le rencontre dans le Midi de la France, à Nîmes, Beaucaire et Tarascon. Plusieurs projets de chemins de fer à Paris dans les années 1830 avaient envisagé de faire passer les voies ferrées sur un viaduc. Aucun de ces projets n'a été réalisé, exception faite de la ligne menant à l'ancienne gare de la Bastille.

L'analyse de la carrière des ingénieurs qui ont projeté les lignes de chemin de fer autour d'Avignon montre que la majorité d'entre eux ont précédemment travaillé à l'aménagement des canaux, en particulier aux travaux et à l'entretien du canal de Beaucaire dans le Gard. Leur participation aux études des lignes de chemins de fer s'est faite dans le cadre du corps des Ponts et Chaussées et des départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, et dans le cadre particulier du service spécial créé pour l'endiguement du Rhône : leur apprentissage se faisant en quelque sorte sur le tas. Mis à part les exemples de Talabot et de Didion, qui ont été mis en vacance de l'administration dès les années 1830, les ingénieurs font les études des voies ferrées et de l'implantation des gares pour le compte de l'État ou à la demande des municipalités. À partir du début des années 1850, les compagnies s'attachent

définitivement des ingénieurs des Ponts et Chaussées à leur service (dans le cadre des lignes de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille). Lors de l'élaboration de nouvelles lignes, le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées au service des départements est alors diminué.

Le rôle prépondérant des ingénieurs dans la conception des lignes de chemin de fer s'est modifié au cours de la conception des tracés. À l'origine, les études des tracés sont confiées à un ingénieur en chef qui supervise les différentes études d'une ligne de manière globale. Il est aidé par les ingénieurs rattachés au département. À partir de 1840, un service spécial du Rhône pour l'aménagement du fleuve et la lutte contre les inondations est créé. Ce service est confié à l'ingénieur en chef Bouvier qui supervisera notamment l'implantation du chemin de fer autour d'Avignon. Mais ce rôle est ponctuel. Il intervient lorsque les tracés où les implantations sont remis en question.

À partir du moment où est concédée la ligne de Marseille à Avignon à la compagnie de Talabot, les ingénieurs des Ponts et Chaussées interviennent de concert avec la municipalité. Mais au cours des années 1840, les relations entre ces différents acteurs évoluent ; l'ingénieur du département propose d'autres solutions que celles souhaitées par la municipalité. De leur côté les compagnies renforcent leur position et engagent des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les projets d'implantations de la ligne et de la gare de voyageurs au sud d'Avignon ont été réalisés par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Thirion attaché à la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon.

2.2.1.2. - Les compagnies

Avant de constituer un seul réseau, la compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) était constituée de plusieurs concessions. Entre Lyon et Marseille, la ligne était scindée en deux : de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille. Deux compagnies se virent successivement attribuer ces concessions.

La première ligne, de Marseille à Avignon, fut attribuée à P. Talabot, J. Ricard, Chaponnière et Rey de Foresta, le 24 juillet 1843 à Avignon. Le chemin de fer fut concédé pour une période de 33 ans. Une subvention de 32 millions fut allouée par l'État. L'ouverture partielle de la ligne se fit successivement : le 18 octobre 1847, de Saint-Chanas à Rognonas, le 1er novembre 1847, de Saint-Chanas au Pas des Lanciers, et le 15 janvier du Pas des Lanciers jusqu'à Marseille. Le prolongement de la ligne jusqu'à Avignon n'eut lieu que le 5 mars 1849.

La seconde ligne, de Lyon à Avignon, fut attribuée une première fois en juillet 1846, à une compagnie conduite par Talabot, formée de 18 compagnies qui s'étaient initialement présentées pour la concession et qui avaient fusionné avant l'adjudication. La durée de vie de cette compagnie fut de courte durée. En octobre 1847, elle était

liquidée. Ce n'est que le 3 janvier 1852 que la concession fut adjugée une seconde fois, à une compagnie menée par Talabot et qui regroupait MM. Genissieu, Boigues et Cie, E. Martin et Cie, E. Blount, B. Parent, Drouillard, Benoist et Cie. Très vite, la compagnie fusionne le 8 juillet 1852 avec 7 autres lignes⁶⁹⁰. Elle deviendra la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée. La ligne sera mise partiellement en exploitation entre Lyon et Valence en 1855. Ce n'est qu'en 1857 qu'intervient une nouvelle fusion entre plusieurs lignes et la création du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée).

Avant la concession de ces deux lignes, de nombreux projets furent émis par des soumissionnaires, mais nous connaissons mal leurs origines. Les premiers projets étaient souvent de simples propositions. Cependant nous avons relevé les noms des ingénieurs Mellet et Henry qui ont fait l'étude d'un tracé pour la compagnie Delorme, et ceux des frères Seguin. Leurs études n'apportent malheureusement pas d'informations précises sur l'implantation des gares.

Mellet et Henry

Ces ingénieurs ont réalisé le chemin de fer d'Andrézieux à la Loirec. La demande de cette concession a été déposée en 1828, l'ouverture de la ligne s'est effectuée en 1834. Ils ont également participé à la réalisation de la ligne de Sète à Montpellier. Ils ont étudié plusieurs projets de lignes, dont celle de Paris à Pontoise en 1831, celle de Tours à Bordeaux dans les années 1830, et celle de Nîmes à Montpellier en 1837. Toutefois nous n'avons aucune information sur la personnalité de ces deux ingénieurs.

Les frères Seguin

Auteurs et réalisateurs de la ligne du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon —la première grande ligne en France à voir rouler un train de voyageurs en 1832—, ils firent de nombreux projets de ligne, mais il semble qu'aucune de ces études ne fut réalisées. Lors de la réalisation et de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, ils se heurtèrent à de nombreuses difficultés qui les contraignirent à d'autres activités. Ils avaient acheté de nombreux terrains à l'extrémité de la presqu'île de Perrache pour y développer un quartier de la gare de manière similaire à ceux qui s'étaient réalisés en Angleterre. Ils avaient envisagé la construction de vastes magasins pour les productions du commerce maritime et de l'industrie nationale. Ils avaient également prévu la construction de hauts fourneaux, d'ateliers de montage et d'ateliers de construction de machines pour la navigation à vapeur et le chemin de fer. 283 000 m² avaient été cédés aux frères Seguin. Mais à la suite de la Révolution de 1830 et de mauvaises affaires, ils durent revendre les terrains à la compagnie de

⁶⁹⁰ - Le chemin de fer d'Avignon à Marseille, le chemin d'Alais à Beaucaire, le chemin d'Alais à La Grand-Combe, le chemin de Montpellier à Cette, le chemin de Montpellier à Nîmes, le chemin de Rognac à Aix, le chemin de Marseille à Toulon.

chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Jules Seguin est également l'auteur d'un des premiers ponts suspendus de France.

Les principales gares du réseau du Paris/Orléans sont situées en position de cul-de-sac par rapport aux villes. Ce qui n'est pas le cas pour le réseau du PLM. Cette position nous avait fait émettre l'hypothèse, lors de notre étude précédente, que cette situation avait été vraisemblablement voulue par les compagnies. Nous avons cependant conclu que les premières implantations étaient dues à des conjonctures particulières, déterminées par un rapport de forces qui s'était établi entre les conceptions des ingénieurs des Ponts et Chaussées, la situation physique des villes traversées, et les intérêts des municipalités. Les lignes actuelles ont été conçues par plusieurs compagnies. Il n'y a donc pas une conception unique de l'implantation des gares. Cette situation serait donc le résultat de l'évolution de la construction du chemin de fer et de la manière dont les lignes ont été étudiées, par tronçons successifs.

Néanmoins, sur de nombreux réseaux, on remarque que l'architecture des gares secondaires et des maisons de gardes-barrières est similaire : elle est dans ce cas précis le résultat de la volonté politique des compagnies. Mais cette situation est, d'une part, postérieure à la période que nous étudions, et d'autre part il s'agit ici de l'architecture et non de l'implantation des gares.

L'étude approfondie de l'implantation du chemin de fer et des gares d'Avignon nous montre une double attitude de la part des compagnies suivant qu'il s'agit de l'implantation de la gare de marchandises ou de la gare de voyageurs. La gare de marchandises est située sur les terrains de la Petite Hôtesse ; il n'y a eu aucun débat sur cette implantation⁶⁹¹. Elle semblait évidente. Les terrains sur lesquels fut implantée la gare appartenaient en grande partie à la ville. Elle les a vendus à la compagnie. C'est cette dernière qui s'est occupée de la construction de la gare.

Par contre l'implantation de la gare de voyageurs a été l'objet de tous les débats. Lors des premières études, la compagnie du chemin de fer d'Avignon à Marseille ne s'en est pas préoccupé car il avait été décidé qu'elle faisait partie de la ligne de Lyon à Avignon. La gare de marchandises de la Petite Hôtesse a servi temporairement au service de voyageurs. Mais les difficultés de la première concession de la ligne de Lyon à Avignon n'ont pas permis à la compagnie de se préoccuper de l'emplacement de la gare. Nous avons souligné précédemment que dans les années 1840 les compagnies considéraient que le choix de l'emplacement de la gare de voyageurs dépendait des municipalités. Par contre, en 1852, lors de l'implantation définitive de la gare des voyageurs au sud de la ville, le projet retenu fut appelé « projet de la compagnie ».

⁶⁹¹ - Nous reviendrons plus loin sur les raisons de cette implantation.

L'exemple d'Avignon, entre 1840 et 1850, fait apparaître une évolution des conceptions d'implantation de gare entre les différents acteurs. Ce changement est-il dû à l'évolution et au développement du chemin de fer, au renforcement du pouvoir des compagnies ou à l'évolution de la maîtrise de l'« urbanisme » par les municipalités ?

L'hypothèse de cette évolution laisserait suggérer qu'il y a eu un glissement du pouvoir en matière d'implantation des gares. L'exemple d'Avignon peut nous le laisser croire, mais à aucun moment il n'est écrit que c'est la compagnie qui l'impose à la ville. Si le projet réalisé est celui de la compagnie, il satisfait néanmoins toutes les parties engagées dans sa réalisation : État, ville et compagnie. Les ingénieurs de la compagnie ont fixé le tracé de la ligne à l'extérieur des remparts, mais la position exacte de la gare de voyageurs, située à proximité de la gare de marchandises, est laissée à l'appréciation de la ville. C'est la municipalité qui doit définir exactement l'emplacement de la nouvelle rue qui reliera la gare au centre-ville.

Les différents projets antérieurs avaient été refusés car ils ne satisfaisaient pas à l'exploitation de la ligne et c'est pour des raisons avant tout techniques que le passage de la ligne fut choisi au sud de la ville. Toutefois, nous avons relevé précédemment que lors de l'implantation du chemin de fer dans la ville de Lyon [Lambert M., 1989], la municipalité avait imposé le choix de l'emplacement de la gare de voyageurs dans le quartier de Perrache. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et la compagnie concessionnaire de cette ligne préconisaient une gare entre les Brotteaux et la Guillottière, près de la Part-Dieu. Mais, dans cet exemple, l'importance et la situation de la ville ont joué en sa faveur dans le choix du site.

2.2.1.3. - La ville⁶⁹²

La position de la ville, en matière d'implantation des gares, est visible en filigrane à travers les interventions des différents acteurs, car elle en est l'interlocuteur privilégié. L'étude précise des différentes étapes de l'implantation des lignes de chemin de fer et des gares autour de la ville mettent en avant son rôle. Cet aspect, qui résume comment l'implantation de la gare s'inscrit dans la ville, sera approfondi dans la conclusion du présent rapport. Nous nous contenterons ici de rappeler les principales étapes de l'intervention de la municipalité.

Si la ville d'Avignon s'est trouvée très rapidement concernée par la construction d'une ligne de chemin de fer autour de la ville, il ne semble pas que cet intérêt fût autre qu'économique. La participation du futur maire de la ville, Delorme, au projet d'une voie entre Lyon et Marseille était antérieure à son mandat.

⁶⁹² - Voir en Annexe, partie 2-Avignon, la liste des Maires d'Avignon.

Toutefois, si l'intégration de la ligne et de la gare, durant les années 1830, n'est pas une donnée urbaine, les différentes municipalités furent néanmoins préoccupées par la desserte de la ville. Lors des différents projets elles ne cessèrent de réclamer le passage de la ligne à proximité des remparts. En 1842, le Conseil municipal a fait étudier, par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, un projet de ligne le long du Rhône ; la gare de voyageurs est implantée sur les allées de l'Oulle. Malgré de nombreuses oppositions à ce projet, la ville maintiendra ce choix. Elle refuse tous les projets envisagés à l'est de la cité. La ville emploie deux arguments pour défendre le projet le long du Rhône : il s'agissait d'une part de mettre en relation directe la gare avec le centre de la ville et le quartier de la porte de l'Oulle, ainsi que d'assurer une liaison directe avec le débouché du pont sur le Rhône. D'autre part, de lutter contre les inondations en renforçant les remparts par la construction d'un viaduc sur lequel passerait la voie ferrée. Cependant, au début des années 1850, les préoccupations urbaines de la ville avaient évolué. La ville approuva, une première fois un projet d'implantation du chemin de fer au sud de la ville à l'intérieur des remparts, la gare étant alors implantée dans les bâtiments des Invalides Militaires. Ce projet remis en question par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lyon à Avignon, elle approuva finalement le tracé définitif de la ligne au sud de la ville, mais à l'extérieur des remparts. En contrepartie, la ville obtint la réalisation d'une avenue de la gare qui mettait en liaison directe la gare avec le centre-ville.

L'étude des différents projets d'implantation de la gare nous a renseignés non seulement sur l'attitude de la ville par rapport à la position de la gare, mais aussi sur son aptitude à gérer ses potentialités urbaines. À aucun moment la ville n'a envisagé de mettre la gare à l'est en liaison avec une nouvelle avenue qu'elle avait prévue dans le plan d'alignement et d'extension de la ville. Par contre, elle approuvera l'implantation au sud qui permettait finalement de redistribuer les communications de la ville entre le centre et la périphérie.

L'arrivée du chemin de fer a montré la nécessité d'une redistribution du trafic et d'un aménagement urbain à une plus grande échelle que celui qui avait été envisagée précédemment. C'est donc l'occasion d'ouvrir la ville sur l'extérieur, de lui donner une nouvelle dynamique et une nouvelle orientation en créant une rue droite à travers l'ancien tissu, au sud de la ville, qui joindrait la gare à la place de l'Hôtel de ville.

Cependant, au début des années 1850, de nombreux exemples postérieurs ont montré la nécessité d'une voie de communication large et directe avec les principales activités de la ville.

« L'établissement des chemins de fer par la rapidité et la douceur avec laquelle se feront désormais les déplacements, tend à centraliser toute l'activité commerciale dans les villes les plus importantes : déjà l'acheteur est assuré

d'avance de n'y avoir qu'à choisir pour satisfaire ses goûts et le voyageur oisif d'y trouver des délasséments et des distractions de toutes sortes [...]. Les villes secondaires doivent donc redoubler d'activité et de soins si elles ne veulent devenir plus que jamais les obscures succursales des grands centres [...].

L'expérience a déjà prouvé qu'ils [les chemins de fer] augmentent considérablement le nombre des voyageurs : [...]. Il résultera inévitablement de ces migrations en tous sens que le goût s'épurera, viendra difficile sous le rapport monumental surtout, et que les villes secondaires, si elles ne suivent activement la voie du progrès, ne seront aux yeux des villageois eux-mêmes, que des villages plus spacieux que les leurs.

[...] Vous avez par de récentes décisions, en créant un marché, en votant l'amélioration de notre pavé, reconnu en principe la nécessité d'augmenter les chances centralisatrices de notre cité, au double point de vue commercial et de la commodité matérielle. Dans l'examen du projet qui a été soumis à l'étude de votre commission d'alignement, celle-ci n'a pu s'éloigner de ce principe dont elle reconnaît l'excellence et dont la nouvelle rue sera une éclatante consécration.

En effet la douceur du pavé, l'élégance des rues, les airs de grande ville en un mot sont et seront toujours un puissant stimulant »⁶⁹³.

2.2.1.4. - La neutralité bienveillante de la Chambre de commerce

Dès le début des années 30, la Chambre de commerce d'Avignon délibéra sur les avantages et sur les inconvénients généraux du chemin de fer. Si à l'origine, elle marque de la méfiance vis-à-vis de ce nouveau mode du transport, elle reconnaît finalement la nécessité d'un chemin de fer dans la vallée du Rhône dès 1835. Mais elle souhaite éviter que le monopole de ce transport reste dans les mains d'une seule compagnie et qu'un seul moyen de transport soit prépondérant : elle veut préserver les intérêts des bateliers. En 1840, lorsque le débat sur l'implantation de la tête de ligne du chemin de fer commence, elle soutient le choix de la ville d'Avignon.

« Or y a-t-il à hésiter ? Et le projet présenté par le gouvernement en 1838, n'indique-t-il pas suffisamment que c'est à Avignon que l'embranchement doit s'opérer [...]. La ville d'Avignon dans sa modeste ambition de devenir pour ainsi dire un faubourg de Marseille, en se reliant plus que jamais à cette cité [...]. »⁶⁹⁴

Lorsqu'en 1842 la Chambre de commerce est invitée à statuer sur le choix des différents tracés de ligne entre Avignon et Marseille elle choisit le tracé qui passe par Arles et qui longe le Rhône. Mais en ce qui concerne l'implantation de la gare elle-même, nous n'avons pas trouvé d'information sur cette question dans les délibérations du Conseil de la Chambre de commerce. Créée en 1802, la Chambre de commerce a

⁶⁹³ - AMA – DCMA – Séance du 4 février 1853

⁶⁹⁴ - ADG - Délibération de la Chambre de commerce, Série 11J, carton n°4, Séance du 2 mars 1840.

connu beaucoup de difficultés dans la première moitié du XIX^e siècle. Elles étaient dues notamment aux problèmes pécuniaires que lui imposait une situation précaire. La Chambre de commerce changea plusieurs fois de local entre sa création et 1920. À cette date elle s'implanta définitivement à proximité de la gare sur le Cours Jean-Jaurès. En 1830, elle avait déménagé dans l'ancienne église Saint-Géniès affectée en l'an IX à la Bourse du Commerce.

2.2.1.5. - Le département

L'intervention du préfet sur le choix d'un tracé aux abords d'Avignon ou de l'implantation de la gare est pratiquement inexistante. C'est ce qui ressort de nos dépouillements. Néanmoins, il insistait sur la nécessité d'une ligne de chemin de fer entre Marseille et Avignon. Lors du débat entre la municipalité et la compagnie Talabot afin que celle-ci prolongea la voie ferrée jusqu'à Avignon, le préfet a pris naturellement partis pour la ville. Il affirmait qu'il ne fallait pas que les compagnies fasse uniquement un chemin de fer entre Marseille et le Rhône mais il souhaitait le prolongement de la ligne jusqu'à Avignon.

Il regrettait de ne pas pouvoir s'associer aux frais de la dépense d'établissement du chemin de fer, car il avait trop de charges ailleurs. Il confirmait le tracé d'un chemin de fer par la Durance, car ce tracé desservait mieux le département du Vaucluse. Cependant, il ne prit pas position sur l'emplacement de la gare à Avignon parce qu'il considérait que c'était du domaine de la municipalité.

« La ville d'Avignon, dont les développement futurs sont si fortement engagés dans la question, et qui pourrait craindre que les compagnies exécutantes se bornassent à lier le port de Marseille au Rhône, sans se préoccuper d'elle, a délibéré à l'unanimité des membres présents de son Conseil municipal la proposition du Ministre des Travaux Publics de concourir pour la moitié de la dépense du pont viaduc, au moyen duquel le chemin de fer devrait traverser la Durance [...]. D'autre part Mr l'ingénieur en chef du département propose, pour le chemin projeté un tracé qui, en se rapprochant de la haute Durance, sans plus de dépenses ni de parcours, mettrait la voie de fer à portée plus directe des arrondissements d'Apt et de Carpentras »⁶⁹⁵.

2.2.2. - Le chemin de fer, une nouvelle dimension territoriale

Nous ne développons pas dans cette recherche les conditions de l'apparition du chemin de fer en France. Nous indiquerons uniquement les principales étapes qui ont

⁶⁹⁵ - BMA - MS 2976 - *Rapport du préfet du Vaucluse, Rapport du Conseil Général du département - Session 1840.*

marqué les conditions d'établissement du chemin de fer en France. Pour l'étude approfondie de la période qui nous intéresse, le livre d'Yves Leclerc, *Le réseau impossible - 1820/1852*⁶⁹⁶, permet de comprendre les conditions et les difficultés d'implantation du chemin de fer en France de ses origines jusqu'en 1852 des points de vue économique, politique et historique.

2.2.2.1. - L'implantation du chemin de fer en France

La proposition d'une « voie en fer » qui irait du Nord au Sud de la France est peut-être le premier projet de chemin de fer à grande échelle qui apparaît au milieu des années 1820. Même si sa réalisation peut paraître de l'ordre de l'utopie, dans un premier temps, elle fait partie de ces propositions de développement commercial qui apparaissent dans ces années de redéveloppement économique, du début du XIX^e siècle, il faut alors parler dans un premier temps d'idées plutôt que de projets. Ces idées seront reprises quelques années plus tard par les économistes, notamment par Michel Chevalier dans *Religion Saint-Simonienne. Politique industrielle et système de la Méditerranée*⁶⁹⁷.

« Le chemin de fer de Paris à Marseille métamorphoserait nos rapports avec la Péninsule Italique et avec l'Orient ; [...]. Alors, enfin nous tirerions parti de notre conquête d'Alger. Alors l'idée de convertir la Méditerranée en un lac français aurait chance d'être traduite en faits positifs, car le chemin de fer de Marseille vaudrait à lui seul bien plus que Gibraltar et Mahon, Malte, Corfou et Ancône ensemble.

Le chemin de fer de Paris à Marseille servirait aussi à nos communications avec l'Est de la Péninsule espagnole, moyennant un service de bateaux à vapeur maritimes entre Marseille et Barcelone, Marseille et Cadix »⁶⁹⁸.

Ces idées naissent justement des difficultés de circulation non seulement sur les routes mais surtout sur les grands axes navigables⁶⁹⁹. Alors que la navigation à vapeur naissante permet d'envisager la possibilité d'un transport plus rapide sur les voies d'eau, elle se trouve néanmoins confrontée aux turbulences et aux différences de régime des fleuves qui suivant leur parcours et les saisons entravent la navigation⁷⁰⁰.

A la fin du XVIII^e siècle, des projets de canaux sont conçus pour remédier à ces difficultés et notamment pour doubler les passages difficilement navigables des

⁶⁹⁶ - LECLERC Y., 1987.

⁶⁹⁷ - CHEVALIER M., 1832.

⁶⁹⁸ - CHEVALIER M., 1838.

⁶⁹⁹ - Mais aussi de la concurrence d'axes nord/sud dans les pays voisins, notamment avec l'Autriche et le débouché du port de Trieste.

⁷⁰⁰ - Le développement de la navigation à vapeur commandera les travaux d'endiguement des fleuves qui seront entrepris, par exemple, en Avignon à la fin des années 1830.

fleuves. C'est pour ces mêmes motifs que la construction d'un chemin en fer⁷⁰¹ entre Paris et Le Havre et entre Paris et Marseille fut examinée dans les années 1820. Ces premiers projets envisageaient la création de voies ferrées sur laquelle évolueraient des chariots traînés par des chevaux⁷⁰². C'est cette méthode qui fut retenue et utilisée lors des premières réalisations en France, sur les lignes de Saint-Etienne à Andrézieux et de Saint-Etienne à Lyon⁷⁰³.

Toutefois, c'est avec cette dernière concession que s'amorça le développement des chemins de fer en France. Cette première ligne privée deviendra un enjeu national. C'est sur cette ligne que circule le premier train de voyageurs de France en 1832. Le chemin de fer, lié au transport des marchandises à l'origine de son développement, était alors laissée à l'initiative privée : dès lors que les chemins de fer servent aussi au transport des hommes, ils reviennent à l'État.

2.2.2.2. - Les tracés, les lignes de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille

2.2.2.2.1. - Le PLM

Cette ligne importante, dont l'utilité est reconnue dès les premières réflexions sur le chemin de fer, se heurte à la rivalité de la Batellerie et à la concurrence d'une ligne de Paris à Lyon par le centre de la France dès les premiers projets ; deux obstacles qui retarderont les décisions (de sa construction).

Dans le projet de loi de 1833, la ligne est divisée en deux sections : la première de Paris à Lyon et la seconde de Lyon à Marseille. La première section est freinée dès l'origine par l'indécision du tracé entre Paris et Lyon. Trois tracés sont mis en concurrence, dont l'un par la vallée de la Seine et un autre par Troyes. La seconde section de Lyon à Marseille sera finalement divisée en deux lignes distinctes : de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille.

Dès 1825, cette seconde section fut l'objet de plusieurs projets le long de la vallée du Rhône. Envisagée d'abord comme une seule ligne entre ces deux points et par la loi de 1833, elle fut néanmoins divisée en deux tronçons à la suite de l'étude du projet de Kermaingant en 1837. L'urgence d'une communication entre Marseille et le Rhône, —

⁷⁰¹ - Avant de devenir le chemin de fer, celui-ci s'appelait chemin en fer, du nom des rails en fer.

⁷⁰² - C'est ce moyen de locomotion qui en fait développa le principe du transport sur voie en fer. Il fut en fait emprunté au modèle des canaux. Son utilisation continua même après l'apparition de la locomotive à vapeur qui finalement ne le détrôna qu'au début des années 1830. De nombreuses lignes combinaient encore à ce moment là, l'utilisation de la traction animale et de la traction à vapeur mobile et fixe.

⁷⁰³ - Méthode utilisé même après l'apparition de la locomotive à vapeur sur cette même ligne, car jugée plus économique par la compagnie de ce chemin de fer.

le delta du Rhône rendait impossible la navigation entre ces deux points pendant de nombreux mois—, favorisa le développement de cette ligne.

La position de la ville d'Avignon fut déterminante dans la création de ces lignes. Car si le tracé de la ligne entre elle et Lyon fut évalué de manière approximative et rapide, le choix du tracé entre Avignon et Marseille fit l'objet de trois propositions : le premier tracé suit le Rhône, par Arles, le second passe par Aix-en-Provence et la vallée de l'Huveaume, le troisième en ligne directe entre Avignon et Marseille. Le choix du tracé fut retardé non seulement à cause des rivalités entre les villes d'Arles et d'Aix-en-Provence, de la contestation de la Batellerie sur le Rhône, mais surtout à cause du débat qui s'ouvrit entre le choix d'un tracé soit le long de la vallée du Rhône, soit en ligne directe. C'est finalement le premier tracé proposé qui fut choisi. La création de la ligne de Nîmes à Beaucaire, en 1839, le favorise. Ces deux lignes ont en commun d'avoir été créées par le même ingénieur : Paulin Talabot.

2.2.2.2.2. - L'axe rhodanien (1823/1832)⁷⁰⁴

2.2.2.2.2.1 - Premières tentatives lyonnaises

Le premier projet d'un chemin de fer dans la vallée du Rhône, en 1823, émanerait de Cachin. Il s'agissait alors de construire une voie ferrée à traction hippomobile. Peu efficace et insuffisamment étudié, ce projet avorta la même année. Il devait toutefois être repris d'une manière plus sérieuse par des entrepreneurs de roulage lyonnais deux ans plus tard.

Le second projet, en 1825, émanait de représentants du commerce lyonnais : Messieurs de Lapanousse, Bernard et Coubayon, et Galure.

Ces deux premières tentatives prévoyaient la construction d'une ligne parallèle au Rhône entre Lyon et Arles ou Beaucaire.

2.2.2.2.2.2 - 1832, les frères Seguin

La réalisation des projets de chemins de fer devient, à partir des années 1830 un enjeu national et local. Elle dépendait, d'une part, de l'appui que les concessionnaires avaient dans les milieux bancaires et politiques, et d'autre part de la prise de conscience des intérêt économiques et industriels locaux. En Avignon, c'est à partir de cette période que les différentes propositions pour une ligne de chemin de fer créèrent un débat qui fut poursuivi jusqu'au début des années 1850, date de l'implantation définitive de la gare des voyageurs.

Dès 1832, la réussite du chemin de fer de Saint-Etienne des frères Seguin avait démontré la viabilité de cette entreprise et relancé de nouveaux projets parallèlement

⁷⁰⁴ - Voir Annexe Avignon - Tableau chronologique des projets de lignes.

aux études réalisées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées à la demande de l'État.

Les frères Seguin s'intéressèrent également au projet d'un chemin de fer dans la vallée du Rhône. Ils firent une proposition au préfet du Vaucluse pour un projet de voie en fer sur la rive gauche du Rhône. Toutefois, nous n'avons pas retrouvé de documents sur ce projet dans les archives conservées à Avignon. Toutefois, ce projet est mentionné à deux reprises et de manière officielle, en 1842 ; une première fois lors de l'examen du projet de la loi de 1842 —il est cité avec trois autres projets comme tracé probable entre Avignon et Marseille—, et une deuxième fois lorsqu'en 1842 une enquête publique fut ouverte dans le département du Gard pour examiner les différents tracés de lignes proposées entre Avignon et Marseille, —4 projets furent mis en concurrence : ceux de l'ingénieur Kermaingant, des ingénieurs Talabot et Didion, de l'ingénieur Montricher et des frères Seguin.

La proposition des frères Seguin, qui date de 1832, était contemporaine d'un autre projet proposé par le future maire d'Avignon, Delorme. Georges Legaud⁷⁰⁵ écrit, à ce propos, que les propositions antérieures au projet Delorme n'étaient pas sérieuses. Il est sans doute difficile de prétendre que le projet des frères Seguin n'ait pas été étudié. Le manque d'archives retrouvé sur ce projet peut nous le faire penser. Mais la mise en concurrence de cette proposition avec d'autres tracés, en 1842, nous autorise à penser également le contraire.

Comment peut-on expliquer le manque de retentissement de ce projet⁷⁰⁶? Est-ce à cause des difficultés que ses auteurs ont rencontrées dans l'indifférence quasi-générale d'intérêt pour leur chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne et dans la faillite de leur grand projet sur la presqu'île Perrache⁷⁰⁷? Faut-il l'attribuer à la faible clairvoyance de l'État et des municipalités à propos du développement du chemin de fer pendant cette période ? Ou peut-on imaginer que la ville d'Avignon ait voulu minimiser ce projet afin qu'il ne concurrence pas celui de son maire Delorme ?

⁷⁰⁵ - LEGAUD G., 1972.

⁷⁰⁶ - L'État et son service d'ingénieurs sont alors accusés de contrer les initiatives privées et de favoriser l'immobilisme. Voir, par exemple, Mellet et Henry, 1835.

⁷⁰⁷ - RIVET F., 1951.

Les frères Seguin avaient envisagé la création d'un quartier industriel sur la presqu'île de Perrache à Lyon. Voir ci-dessus page 18.
Ce projet démontre pourtant leur précocité de vue.

2.2.2.2.3 - 1832, le projet Delorme



Fig. 198 - Projet Delorme – Ligne de chemin de fer entre Lyon et Marseille - (AN)

Le projet Delorme, qui date de 1832, apparaît donc comme la première étude sérieuse en Avignon. Indépendamment de la personnalité de son auteur⁷⁰⁸ et des ingénieurs qui étudient le projet, Mellet et Henry, c'est le premier projet sur lequel nous avons

⁷⁰⁸ - Legaud G., 1972, se pose la question de savoir qui était Delorme. Dans les archives conservées aux archives départementales des Bouches du Rhône et concernant le chemin de fer d'Avignon à Marseille, une lettre du préfet des Bouches du Rhône est adressée au Maire d'Avignon, Mr Delorme. «[...] Mr Delorme, actuellement Maire de cette ville a étudié depuis 6 ans le tracé d'une route en fer. Il s'est adjoint des ingénieurs distingués, MM Mellet et Henri et ils vont sous quelques jours présenter au ministre une soumission [...]». Delorme se serait préoccupé du chemin de fer le long du Rhône dès 1825. Il aurait fait partie d'une des deux compagnies lyonnaises citées plus haut.

Mais, dans une notice sur ce même chemin de fer écrite par Laurent Villedoeuil, celui-ci nous indique que Delorme était un entrepreneur parisien : «Il est impossible de se figurer quelque chose de plus naïf que ce mémorandum présenté par Delorme et Cie à l'appui de leur demande en concession. Cependant, l'homme qui donnait son nom à la raison sociale, était un des plus grands entrepreneurs de bâtisse à Paris, le constructeur du passage Delorme, entre la rue de Rivoli et la rue Saint-Honoré. Le devis présenté par les soumissionnaires est un enfantillage chiffré [...]».

retrouvé des documents. Il a donné lieu à une double enquête :

- la première est menée pour recueillir les observations et les déclarations de la population. Mais celle-ci n'a pas réagi. Si, le projet reçut l'avis favorable du Préfet, la Chambre de commerce, la batellerie et le commerce lyonnais s'y opposèrent ;
- une seconde enquête fut menée et le projet fit l'objet d'un débat à l'assemblée en 1835.

Si ce projet a obtenu le soutien des autorités économiques du comtat, il s'est heurté à l'administration, comme la majorité des projets en cours à cette époque - Avignon, située sur les bords du Rhône, était placée sur le tracé de la grande Ligne de Paris à Marseille qui allait faire l'objet de grandes rivalités.

2.2.2.2.4 - D'autres propositions

Parallèlement à ce projet, d'autres propositions furent déposées, mais aucune de ces études ne semble avoir été aussi poussées que le précédant projet.

Citons les pour mémoires :

- Projet de Mr Gloves, 1832,
- Projet de Mr Arnollet, 1833,
- Projet Boucher, 1833,
- Projet Delavau, (ingénieur du cadastre) 1836,
- Projet Dubignon, 1836, (Commandant militaire du Palais Royal à Paris)

Ces projets comme la majorité des propositions faisaient circuler le chemin de fer sur la rive gauche du Rhône.

Deux autres projets tendaient à favoriser l'idée d'un chemin de fer d'Avignon à Marseille par Aix-en-Provence. Ils s'intéressaient plus particulièrement à la liaison entre Aix-en-Provence et Marseille : le premier, en 1833, avait pour auteur Mr de Villeneuve, ingénieur des Mines. Il suivait la vallée de l'Huveaume et souhaitait mettre en valeur les mines de lignite. Le second, de Mr Michel, passait par Septème, au nord de Marseille.

2.2.2.2.5 - Le tracé Kermaingant

Lorsqu'en 1833 l'État vota la loi sur l'étude de cinq grandes lignes de chemin de fer la section de Lyon à Marseille fut confiée à l'ingénieur Kermaingant. Dans son rapport définitif, en 1837, Kermaingant proposa un double projet de tracé : l'un sur la rive gauche du Rhône, l'autre sur la rive droite, mais il recommandait le premier.

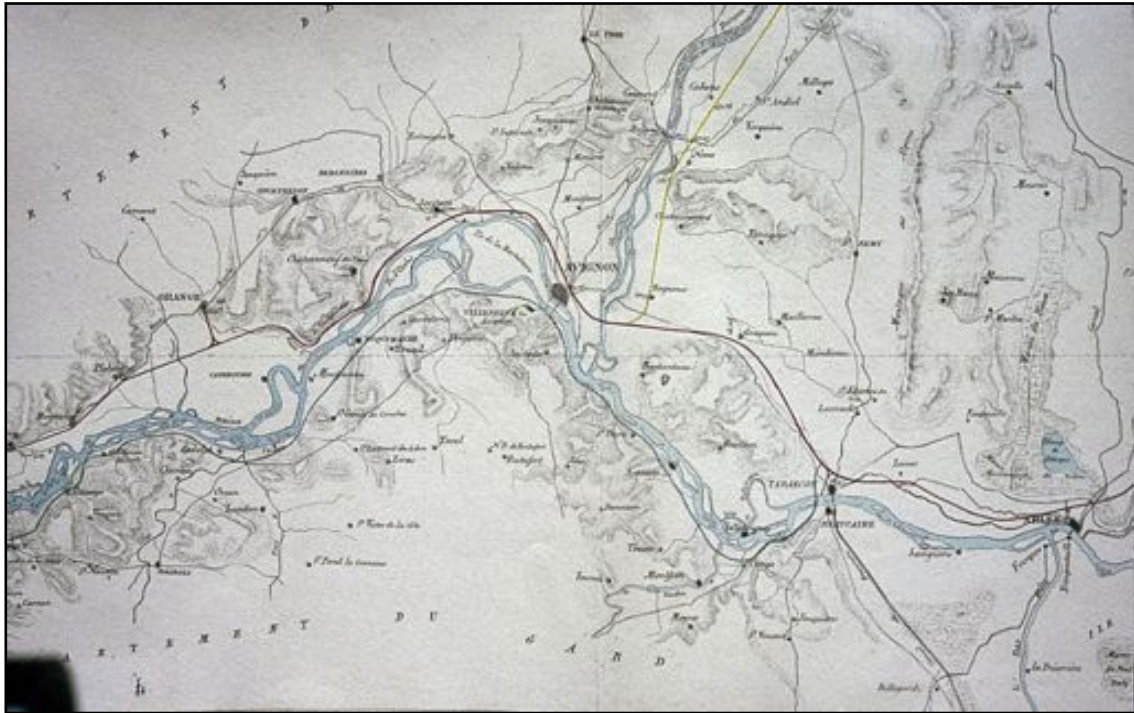


Fig. 199 - Tracés Kermaingant - Ligne de chemin de fer entre Lyon et Marseille - (AN)

Toutefois, entre Avignon et Marseille il envisageait trois tracés possibles :

- le premier tracé suivait le fleuve sur tout son parcours puis longeait le bord de mer jusqu'à Marseille ;
- le second tracé se dirigeait vers la vallée de la Durance, afin de desservir Aix-en-Provence (ancienne capitale de Provence) et la vallée de l'Huveaune (siège de mines de lignite et son centre houiller). Cette deuxième proposition avait été étudiée à la demande du préfet des Bouches-du-Rhône, en 1835.

« L'importance de la ville d'Aix, qui, depuis longtemps est en possession du passage de la route royale n°8, et les relations nombreuses qui existent entre cette ville et Marseille, imposaient l'obligation de chercher s'il ne serait pas possible de faire passer le chemin de fer par cette ancienne capitale de la Provence ; d'un autre côté, il convenait d'examiner si l'on ne pourrait pas diriger ce chemin de manière à lui faire traverser la contrée houillère de Fuveau, et à vivifier ainsi cette partie du département des Bouches-du-Rhône, en facilitant le transport des lignites qui s'y trouvent. en conséquence, des études très développées ont été faites dans le but de satisfaire, s'il était possible, aux intérêts de ces localités. Ces études, confiées à M. l'ingénieur ordinaire Garella ont donné lieu à un tracé dont on va d'abord rendre compte, et qu'on comparera ensuite à celui passant par Arles et les Martigues »⁷⁰⁹.

- Le troisième tracé proposé suivait également le Rhône mais desservait Arles et les Martigues, en dessous de l'étang de Berre.

⁷⁰⁹ - KERMAINGANT, 1836.

Kermaingant rejetait les deux premières propositions. La première, parce qu'il jugeait qu'il était trop difficile de faire passer le chemin de fer le long de la mer, la seconde, parce que le tracé révélait de telles difficultés dans son parcours qu'il compromettait la majeure partie des avantages que devait procurer le chemin de fer.

« [...] Si l'établissement du chemin de fer, suivant ce tracé, n'avait pas offert que quelques difficultés et quelques dépenses de plus que celui passant par Arles et les Martigues, ou si l'on avait trouvé dans l'augmentation des transports entre Aix et Marseille une compensation aux sacrifices qu'exigerait l'exécution du tracé qu'on vient de décrire, l'on aurait dû sans doute lui donner la préférence dans l'intérêt de la ville d'Aix et de la contrée houillère de Fuveau ; mais il n'en est malheureusement pas ainsi, et les inconvénients que présente ce dernier tracé, tant sous le rapport de l'augmentation du développement et des dépenses, que sous celui des pentes surtout, sont tels, que leur effet immédiat serait de renverser toute l'économie du projet, et de compromettre la majeure partie des avantages que doit procurer le chemin de fer. [...] »⁷¹⁰

Mais aucune de ces trois propositions ne modifiait le tracé de la ligne de chemin de fer aux abords d'Avignon. Le projet envisageait le passage de la voie ferrée en ligne droite à l'est, dans la plaine avignonnaise. Il ne s'approchait de la ville qu'à la hauteur de la porte Saint-Lazare. Mais comme ses prédécesseurs, Kermaingant ne se préoccupait pas plus précisément de l'emplacement de la gare à Avignon, alors qu'il avait fait des propositions d'implantation précises pour Lyon et Marseille.

« On passe la rivière de L'Ouvèze à 950 mètres au-dessous du village de Sorgues, après quoi l'on se dirige sur le Pontet et l'on traverse en ligne droite la plaine d'Avignon en passant un peu au-dessus du mur d'enceinte de cette ville, pour venir enfin franchir la Durance à environ 1.800 mètres en aval du pont suspendu de Rognonas, sur un alignement qui se raccorde avec celui de la plaine d'Avignon, au moyen d'une courbe de 2.500 mètres de rayon »⁷¹¹.

Le projet Kermaingant passa au jugement du gouvernement en 1838. Le Conseil général des Ponts et Chaussées rejeta le tracé entre Lyon et Avignon et approuva celui entre Avignon et Marseille.

2.2.2.2.2.6 - Les tergiversations de l'État

Alors que les lignes de Paris à Orléans et de Paris à Rouen avaient réussi à trouver un montage financier auprès de compagnies bancaires, il ne se présenta apparemment personne pour construire un chemin de fer entre Lyon et Avignon. En 1837, lors de la discussion du projet de la ligne de Lyon à Marseille à la Chambre des députés, il fut proposé que cette section fut construite par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et serve « de modèle de toutes les améliorations, de tous les perfectionnements qui

⁷¹⁰ _ *Ibid.*

⁷¹¹ _ *Ibid.*

manquent aux chemins de fer »⁷¹². Mais l'État hésitait toujours sur les modalités de financement des chemins de fer. Les économistes, comme Michel Chevalier⁷¹³, proposèrent une politique mixte, canaux/chemin de fer⁷¹⁴ ; c'est à dire que le réseau de voies ferrées devait s'appuyer sur le réseau existant de voies navigables.

Ainsi, cette ligne fut scindée en deux. Seule la ligne d'Avignon à Marseille reçut l'approbation de l'État pour sa réalisation. En fait, cette approbation correspondait à une situation réelle : à partir de Tarascon, le delta du Rhône était soumis aux caprices du fleuve et il était difficilement navigable. Le transport des marchandises se faisait alors principalement par la route entre Avignon et Marseille, voie alors plus courte et plus sûre que le delta. Cette situation assurait à la ville d'Avignon les rôles d'entrepôt, de plaque tournante et de places d'échanges.

2.2.2.2.3. - La ligne d'Avignon à Marseille

2.2.2.2.3.1 - Avignon tête de ligne

Nous avons vu précédemment que si le projet de l'ingénieur Kermaingant ne fut pas reconnu dans sa totalité, il fut néanmoins approuvé dans sa section méridionale, entre Avignon et Marseille, comme une ligne indépendante. Les études privilégièrent alors cette section et laissèrent de côté, temporairement, la section de Lyon à Avignon. Cette situation eut pour la ville d'Avignon une répercussion capitale lors de l'implantation du chemin de fer aux abords de la ville, car Avignon devint alors « tête de ligne ». C'est à dire que la ville fut envisagée comme un aboutissement et non plus comme une halte.

Cette position était recherchée par les villes. Elle permettait ainsi de créer une situation de rupture de charges. En effet, la plus grande peur des villes était de voir les marchandises continuer leur chemin sans s'arrêter. Cette situation supprimait alors le rôle économique de ces villes et aussi leur source de richesse. Avignon, comme Orléans [Lambert M., 1989], devait une partie de son commerce, d'une part à la halte que faisaient les bateliers sur le Rhône et d'autre part à sa position de carrefour des principales routes entre le Nord et le Sud, les Alpes et l'Espagne.

« De plus Avignon était le centre commercial d'où plusieurs départements limitrophes versaient leur produits dirigés ultérieurement vers Marseille. Il en résultait des convois énormes de marchandises effectués par les négociants

⁷¹² - DOUDRICH M., 1943.

Enfin l'État se chargera de construire en 1840 la ligne de Montpellier à Nîmes.

⁷¹³ - CHEVALIER M., 1838.

⁷¹⁴ - Sans doute sous la pression importante de l'opposition importante de la batellerie dans la partie entre Lyon et Avignon.

d'Avignon, ville devenue un important entrepôt d'accumulation et de redistribution »⁷¹⁵.

Mais, malgré l'approbation du projet Kermaingant entre Avignon et Marseille, la ville d'Avignon dût se battre pour obtenir la tête de la ligne sur le Rhône. Deux autres villes étaient alors en concurrence : Tarascon et Arles. Cette concurrence n'était cependant pas fortuite. En effet l'ingénieur Talabot avait étudié, dès 1838, un projet de ligne entre Marseille et Tarascon pour relier la ligne d'Alès à Beaucaire et ainsi fournir au port de la cité phocéenne les houilles de la Grand'Combe. Le projet de Talabot suscita, une polémique qui dura plusieurs années. Mais les intérêts d'Avignon furent finalement sauvegardés⁷¹⁶.

2.2.2.2.3.2 - Le premier projet de Talabot pour la ligne de Marseille au Rhône

Paulin Talabot, associé à Didion, étudia donc un projet de ligne de Tarascon à Marseille. Un embranchement qui passait par Aix-en-Provence envisageait de desservir Toulon et la frontière italienne. Cet embranchement fut étudié par l'ingénieur des Ponts et Chaussées du département des Bouches-du-Rhône, Gendarme de Birotte.

Talabot souhaitait faire entrer cette ligne dans le projet d'une grande ligne méridionale qui aurait ainsi permis de joindre Bordeaux à Marseille et à l'Italie. C'est principalement pour cette raison qu'il n'envisagea pas de raccorder Avignon à Marseille⁷¹⁷.

Le premier projet de Talabot reliait Tarascon à Marseille par une ligne qui passait au nord de l'étang de Berre, longeait ce dernier à l'est et rejoignait Marseille par l'Estaque, pour déboucher à proximité du quartier Saint-Charles. Ce tracé évitait non seulement Avignon et Aix-en-Provence, mais laissait également à l'écart la ville d'Arles. Un embranchement fut cependant prévu pour desservir cette dernière ville. Talabot considérait que les conditions de navigation sur le Rhône étaient suffisantes et que la construction d'un embranchement entre Avignon et Tarascon était superflue.

⁷¹⁵ - LEGAUD G., 1972.

⁷¹⁶ - On peut noter que finalement, alors que l'État envisage une politique de grandes voies de communication, que ce sont des petits tronçons qui sont envisagés. Faut-il y voir un manque de coordination entre l'intérêt national et l'intérêt local ou plutôt l'influence des économistes qui préconisaient pour la réalisation des chemins de fer une coordination entre celles-ci et les voies fluviales? Sans doute les deux, mais en sectionnant les grandes lignes, l'État offrait de plus forte chance de réalisation des tronçons, et monopolisait ainsi moins de capitaux.

⁷¹⁷ - On peut se poser la question de savoir si Talabot avait l'ambition réelle de faire une grande ligne jusqu'à la frontière italienne ou non. S'agissait-il seulement d'un argument pour convaincre la ville d'Aix-en-Provence de n'être reliée à la ligne principale que par un embranchement? Le projet prévoyait de desservir la ville de Toulon par Aix-en-Provence. Cependant, très vite un projet reliant Marseille à Toulon verra le jour. Dès 1845, les études de cette lignes étaient commencées.



Fig. 200 - Projets de chemin de fer dans le département des Bouches-du-Rhône
Proposition Talabot - Tracé noir – (AN)

Naturellement, ce projet souleva l'hostilité d'Avignon, car l'approbation du projet Kermaingant avait fait naître tous les espoirs pour que le chemin de fer arrive rapidement jusqu'à elle.

Mais si Talabot voulait avant tout privilégier les lignes du Gard en desservant Tarascon, il souhaitait également éviter de faire une lourde dépense. L'exécution du tracé entre Tarascon et Avignon se heurtait à la traversée de la Durance et nécessitait la construction d'un pont sur cette rivière⁷¹⁸. Dans une lettre datée du 16 avril 1840, le ministre des Ponts et Chaussées écrivait au préfet du Vaucluse que si la ville d'Avignon s'engageait dans la dépense du pont-viaduc, il imposerait alors à la compagnie concessionnaire de la ligne d'exécuter le tracé jusqu'à celle-ci.

La ville de Marseille, par l'intermédiaire de son Conseil municipal et de sa Chambre de commerce, ainsi que le département des Bouches-du-Rhône, souhaitaient également que le chemin de fer fut prolongé jusqu'à Avignon. Leur approbation au projet de Talabot dépendait de la levée de cette réserve :

⁷¹⁸ - La Durance se jette dans le Rhône en aval d'Avignon. Sa largeur est très importante. Au début du XIX^e siècle, la construction d'un pont pour la route nationale n° 7 avait déjà fait l'objet d'études très importantes et très coûteuses.

« Par son importance, sa population, la richesse de son territoire, l'activité de son commerce, l'étendue et la fréquence de ses rapports avec Marseille, dont le port exporte les riches produits de Vaucluse, Avignon a des droits évidents à ce que le chemin de fer s'avance jusque sous ses murs. Sans doute l'intérêt de cette communication n'est pas tel, que pour atteindre Avignon quelques minutes plus tôt ou avec quelques centimes d'économie, il faille lui sacrifier les villes d'Arles et de Tarascon, et surtout l'utilité d'une mise en communication prompte et directe avec les chemins de fer du Gard. Mais il est cependant d'une grande importance que le chemin de fer se dirige tout d'une haleine vers le chef-lieu de Vaucluse. Marseille et Avignon sont les deux limites, les deux points naturels de départ et d'arrivée, de cette importante division du chemin de fer de Paris à Marseille. C'est ainsi que le gouvernement l'a toujours considéré [...]. »⁷¹⁹

Toutefois, le projet de Talabot fut remis en question par des événements extérieurs et la proposition d'un nouveau tracé entre Avignon et Marseille.

2.2.2.2.3.3 - Le projet Montricher

En 1840, des inondations très importantes bouleversèrent la plaine d'Avignon et plus particulièrement le site du tracé de la ligne de chemin de fer prévu par l'ingénieur Kermaingant. Cet événement remit en cause le projet. Une étude menée par l'ingénieur Bouvier fut lancée pour protéger Avignon des risques d'inondations.

Parallèlement, un projet en ligne directe entre Avignon et Marseille fut étudié en 1841 par l'ingénieur Montricher assisté de l'ingénieur Bouvier. L'ingénieur Montricher avait participé aux études du tracé entre Lyon et Marseille avec l'ingénieur Kermaingant. Ce nouveau tracé avait l'avantage sur celui de Talabot, d'être nettement plus court entre Avignon et Marseille. Il suivait la vallée de la Durance jusqu'à Orgon, passait à proximité de Salon de Provence, longeait l'étang de Berre à l'est, débouchait au-dessus de l'Estaque comme le précédent projet, et rejoignait finalement Marseille au quartier Saint-Charles. Tarascon était reliée par un embranchement, mais Arles était exclue de toute relation avec la ligne.

Ce projet reflétait parfaitement la manière de faire des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il s'inscrivait dans la volonté gouvernementale de relier les principales villes entre elles depuis Paris le plus rapidement possible. Il permettait de faire une économie de tracé. Il avait été étudié dans l'idée que le chemin de fer entre Marseille et Avignon :

« [...], était un chemin de Marseille à Lyon et que son but principal devait être de se rapprocher de son point d'arrivée par la ligne la plus courte ;

Qu'en se dirigeant directement sur Avignon, le tracé atteignait le Rhône

⁷¹⁹ - ADG - MM. Reynard, Président, Firino, J. Julliany, Defougères, Bossy, Boulouvard, Bruat, Eymeric-Party, Warrain, Vigne Fils aîné, E. Lombard, Henri Tardieu, et Rey de Foresta, Secrétaire Rapporteur, le 2 novembre 1841.

presqu'aussitôt qu'en se dirigeant sur Arles, mais qu'il l'atteignait à un point plus avancé vers l'intérieur ;

Qu'en outre de cet avantage, le raccourci proposé donnerait une grande économie, soit dans l'établissement et la construction du chemin de fer, soit dans les frais dont seraient grevés les marchandises et les voyageurs ;

Allant au-devant de l'objection tirée de ce que ce tracé ne se reliait pas avec les chemins de fer du Languedoc, on a dit qu'il serait facile de raccorder le chemin direct sur Avignon par un embranchement qui, de Rognonas se détacherait sur Tarascon et même sur Arles »⁷²⁰.



Fig. 201 - Chemin de fer entre Avignon et Marseille
Projet Montricher, tracé marron – (AN)

Ce projet, qui avait la préférence du Conseil général des Ponts et Chaussées, fut adopté par le Conseil général du Vaucluse le 22 décembre 1841. Il le soumit à

⁷²⁰ - *Ibid.*

enquête publique le 28 janvier 1842. Malgré un accord précédent au projet Talabot, la ville de Marseille vota également le projet. Par contre, la ville de Lyon, le département du Gard et la ville d'Arles s'insurgèrent contre ce tracé, parce que, d'une part, il mettait Arles à l'écart et, d'autre part, parce que Tarascon, et donc Beaucaire, étaient desservis uniquement par un embranchement.

2.2.2.2.3.4 - Le second projet de Talabot

Afin que le chemin de fer ne lui échappe pas et suite à la proposition gouvernementale⁷²¹, la ville d'Avignon offrit finalement de fournir gratuitement tous les terrains nécessaires à la construction de la voie du chemin de fer, depuis la ville jusqu'à la limite des départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône, à la condition que le tracé de la ligne suive la vallée de la Durance —c'est-à-dire le tracé Montricher—.

Parallèlement, devant les récriminations d'Avignon, afin de lutter contre le tracé Montricher et pour bénéficier de la loi de 1842, qui avait affecté un crédit de 30 millions à l'exécution de la ligne d'Avignon/Marseille, Talabot modifia son projet. Il prolongea le tracé de la ligne de chemin de fer jusqu'en Avignon et il défendit même l'idée que cette desserte était indispensable :

« Tout le monde est d'accord que le chemin de fer de Marseille au Rhône doit être poussé jusqu'à Avignon. Quelles villes, quels intérêts doit-il desservir entre cette ville et Marseille? Là est la dissidence [...]. »⁷²²

Afin de conjuguer les intérêts de Marseille, d'Avignon et du département du Gard, le ministère des Ponts et Chaussées proposa un projet connu sous le nom du « trident de la Méditerranée »⁷²³. Ce projet prévoyait au départ d'Avignon, trois directions : la première vers Sète, la seconde vers Arles et la troisième vers Marseille. Mais cette proposition n'eut pas de suite.

2.2.2.2.3.5 - La concession de l'Avignon/Marseille

Lors des délibérations des 30 avril et 1er mai 1842, préalables à la loi de 1842, la Chambre des députés avait retenu un tracé unique entre Avignon et Marseille. À l'occasion de la discussion de ce tracé à la chambre des Députés, le 8 juillet 1843, le gouvernement donna sa préférence au tracé longeant le Rhône et desservant Arles et Tarascon.

Ce choix privilégiait le tracé de Talabot. Il était d'ailleurs le seul à se présenter pour la concession de la ligne. Pour lutter contre cette attribution (qui ne devait pas échapper

⁷²¹ - Cette proposition s'inscrit parfaitement dans l'esprit de la loi de 1842, qui impose aux communes de fournir gratuitement les terrains pour l'exécution du chemin de fer.

⁷²² - BPC (Bibliothèque des Ponts et Chaussées) - Talabot et Didion, 21 mai 1842.

⁷²³ - LENOBLE J., 1989.

au groupe Talabot, les compagnies de navigation sur le Rhône essayèrent de constituer une compagnie financière ; elles s'unirent autour de Brettmayer⁷²⁴ pour obtenir la concession de la voie ferrée. Mais ce projet fut attaqué par Talabot lui-même et par Teste⁷²⁵. Finalement, la loi du 24 juillet 1843 et l'ordonnance royale du 29 août accordèrent à Talabot la concession de la ligne.



Fig. 202 - Principales directions du chemin de fer d'Avignon à Marseille– (AN)
 Kermaingant, (par Arles, tracé rouge et par Aix, tracé jaune)
 Talabot (tracé bleu), Montricher (tracé marron)

L'expérience de Talabot en matière de construction de chemin de fer n'était plus à faire. Les lignes de Beaucaire à Nîmes et de Nîmes à Alès avaient été successivement inaugurées en 1839 et en 1840. Leur succès avait prouvé la fiabilité du savoir-faire de leur concepteur. De plus, Talabot après maintes discussions avait réussi, d'une part, à satisfaire la ville d'Avignon, en prolongeant le chemin de fer jusqu'à celle-ci, et celle

⁷²⁴ - BMA - Fonds Requiem, *Rapport sur le projet de loi relatif au chemin de fer de Marseille à Avignon, par le ministre des Travaux Publics du 8 juillet 1843 - Note pour les compagnies de bateaux à vapeur du Rhône soumissionnaire du chemin de fer d'Avignon à Marseille.*

⁷²⁵ - Ministre des Travaux Publics, député du Gard et originaire de ce département.

d'Aix, en lui octroyant un embranchement, et d'autre part à desservir Tarascon et Arles. Toutefois, il faut également signaler que Talabot bénéficiait de solides appuis à Paris, Marseille et Nîmes : le plus important de ses actionnaires était Nicolas de Rothschild qui participa à la hauteur de 10% à la construction de la ligne.

2.2.2.2.3.6 - La construction de l'Avignon/Marseille - 1843/1849

Les crues du Rhône retardèrent les travaux qui ne commencèrent qu'en 1845. Ils ne furent difficilement terminés qu'en 1849, après la mise en service partielle, en 1847, de la voie entre Marseille et Rognonas. Entre temps, la crise qui commença à secouer les chemins de fer, puis la France, à partir de 1846, et qui aboutit à la Révolution de 1848, avait ébranlé sérieusement les chances de réalisation de la ligne. Talabot réussit à améliorer la situation financière de la compagnie par un emprunt qu'il obtint au détriment de la ligne de Lyon à Avignon qui lui avait été concédée en 1845.

Le gouvernement provisoire qui succéda au roi Louis-Philippe était composé en partie d'hommes hostiles aux compagnies de chemin de fer. Ils voulaient ramener dans le domaine de l'État ce grand service public⁷²⁶. Un projet de loi avait été proposé mais il ne fut pas voté pour ne pas alourdir le budget de l'État⁷²⁷. Ce projet de rachat des chemins de fer par l'État ne donna pas confiance aux capitalistes qui avaient engagé une partie de leurs capitaux dans les chemins de fer. Les paiements de la ligne d'Avignon à Marseille furent arrêtés à la fin mars 1848, les travaux suspendus et les ouvriers mis au chômage.

2.2.2.2.3.7 - Une subvention contre les Ateliers Nationaux

Entre-temps, en septembre 1847, la ligne de voyageurs fut inaugurée entre Saint-Chanas et Rognonas. Les trajets entre Saint-Chanas et le Pas des Lanciers, et entre cette dernière ville et Marseille furent successivement ouverts en décembre 1847 et en janvier 1848. Mais pour terminer la ligne de la limite du département du Vaucluse jusqu'à Avignon, la Chambre de commerce de cette ville appelait, le 10 mars 1848, la sollicitude du gouvernement pour « l'ouverture de grands et civils travaux » car les terrassements employant toutes sortes d'ouvriers étaient le seul moyen existant pour soulager la classe ouvrière. Toutefois, Talabot s'y opposait. Comme le retard accumulé sur l'ouverture du dernier tronçon entre Rognonas et Avignon favorisait Tarascon et portait préjudice à Avignon, la Chambre de commerce accorda finalement une aide à la compagnie et abandonna l'idée des Ateliers Nationaux. Les travaux reprirent entre ces

⁷²⁶ - GILLES B., *Les Rothschild*, tome 2, page 156.

⁷²⁷ - RIVET F., *Hommes et choses du PLM*, éd. Devambez, Paris.

deux villes et la mise en exploitation de la ligne entière se fit le 5 mars 1849⁷²⁸ pour les voyageurs et le 25 mars 1849 pour les marchandises.

2.2.2.2.4. - La ligne Lyon-Avignon

2.2.2.2.4.1 - La première concession

Le tracé de la ligne entre Lyon et Avignon avait été remis en question par le rejet du projet Kermaingant en 1837. Il fallut attendre la loi de 1842 et la confirmation par le gouvernement de la construction de la ligne de Paris à Marseille pour que reprennent les études de ce tracé.

Parallèlement, les importantes inondations du Rhône de 1840 posèrent à Avignon le problème de défense de la ville contre les eaux. L'ingénieur des Ponts et Chaussées, Bouvier, conçut un projet pour mettre la ville à l'abri des inondations. Il prévoyait la construction d'une chaussée insubmersible au nord et au sud de la ville longeant le Rhône et qui s'appuyait sur ses murs.

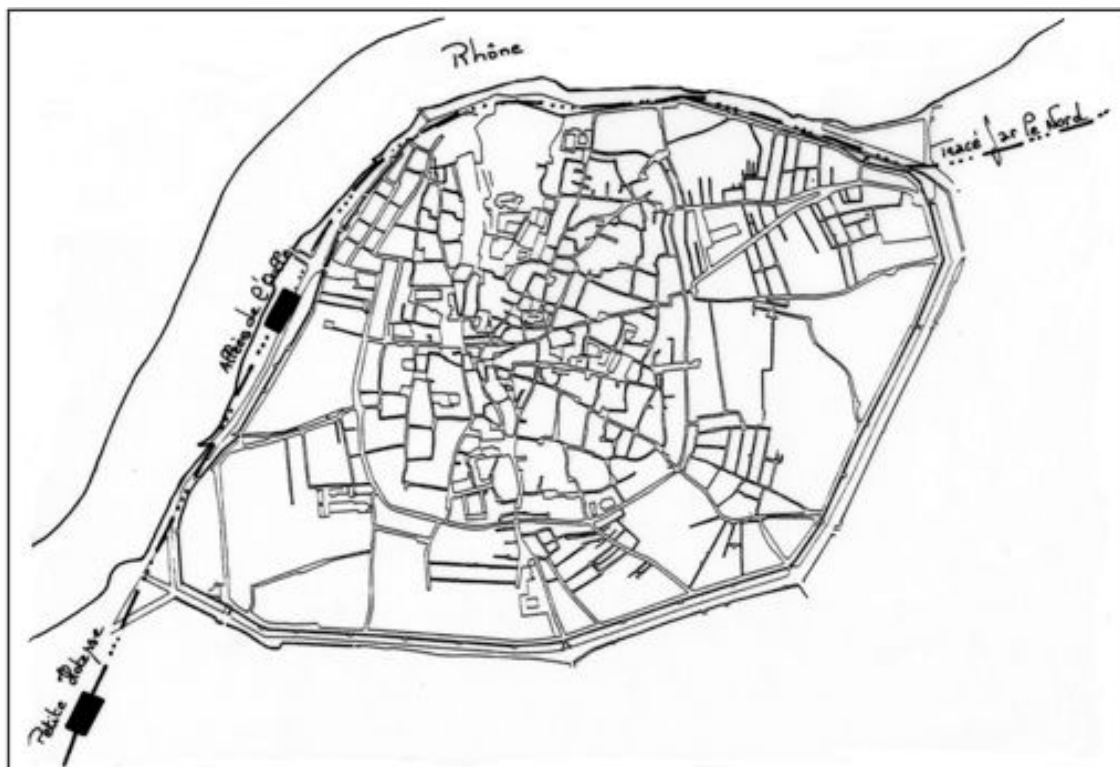


Fig. 203 - Projet de la ligne de Lyon à Avignon - Avignon, tracé le long du Rhône
(dessin de l'auteur)

Le projet de l'ingénieur Kermaingant, à l'est de la ville, semblait alors impossible car il aurait été envahi par les eaux si de nouvelles inondations s'étaient produites. Parallèlement aux travaux d'endiguement du Rhône, Bouvier, associé à Surell,

⁷²⁸ - ADG - Mémorial du Vaucluse du 7 mars 1849.

proposa un projet de chemin de fer au nord/ouest de la ville qui utiliserait les digues de protection du fleuve. Aux abords d'Avignon, la voie ferrée longerait le Rhône en se substituant aux anciens remparts. Il prévoyait de faire passer les voies sur un « boulevard » ou remblai, enfermé entre deux murs de plus de 6 mètres de haut et dont le couronnement serait crénelé⁷²⁹.

Ainsi, la ligne vers Lyon se joindrait au chemin de fer de Marseille à la Petite Hôtesse pour se diriger ensuite vers la porte de l'Oulle, puis elle passerait sous le rocher des Doms et longerait le rempart jusqu'à la porte Saint-Lazare.

La concession de la ligne fut votée par la Chambre des députés en 1845 et accordée le 11 juin 1846 à la compagnie de Talabot.

Toutefois, ce tracé par le nord souleva une virulente opposition de la part d'une partie de la ville d'Avignon qui trouva en Mérimée⁷³⁰ un actif défenseur des remparts. De nouvelles hypothèses furent esquissées à l'est de la ville en 1847, mais aussitôt refusées par le Conseil municipal. Cependant, la crise qui secouait la France à partir de 1847 obligea la compagnie de Talabot à sacrifier cette dernière concession pour conserver la ligne d'Avignon à Marseille. En effet, l'équilibre financier du pays était bouleversé par les dépenses engagées dans l'établissement du chemin de fer entre 1845 et 1847. Elles correspondaient à l'équivalent des deux tiers de celles engagées pendant la Monarchie de Juillet.

« Le transfert massif de numéraire au profit du rail se réalise, à partir d'un certain niveau, aux dépens de l'industrie et du commerce dont les inquiétudes se manifestent dès le début de 1845. [...] Les mauvaises récoltes de 1846, accentue le déséquilibre [...]. Les tensions financières se traduisent par la rareté du crédit et la baisse du cours des actions [...]. La hausse constante des prix métallurgiques accentue le déficit des devis par rapport au coût réel de travaux, aggravant les difficultés des compagnies [...] ». [Leclerc Y., 1987]

⁷²⁹ _ À qui revient l'idée de faire passer le chemin de fer le long du Rhône?
- Est-ce une idée de la ville qui cherchait désormais à utiliser les grands travaux qui allaient être entrepris pour protéger la ville des fréquentes et catastrophiques inondations du Rhône?
- Est-ce à la demande du Conseil général du Vaucluse?
- Où est-ce une idée de l'ingénieur Talabot comme le suggère dans son ouvrage Joseph Girard?

Les intérêts de chacun sont intimement liés dans ce projet. Talabot souhaitait que la ligne passe le long du Rhône car cette situation favorisait l'emplacement de la gare de marchandises à la Petite Hôtesse. Voir Chapitre III.

⁷³⁰ _ Né en 1803, écrivain Français, devient le second Inspecteur général des Monuments Historiques de France, (1834 -1852). À ce titre Prosper Mérimée fut amené à voyager dans toute la France. Lors de ses séjours dans le Midi, il séjournait souvent à Avignon dont il faisait la base de ses voyages dans le Vaucluse. Il affectionnait tout particulièrement cette ville, qui faute de manquer de monuments romains, renferme plusieurs bâtiments datant du Moyen-Âge. Cette architecture était particulièrement menacée à cette époque car elle n'était pas reconnue et il s'en fera un ardent défenseur. Il nouera des amitiés à Avignon, en particulier avec Requien, qui fera appel à lui lorsque les remparts de la ville seront menacés par le chemin de fer. Mérimée mènera une grande campagne de presse à Paris pour lutter contre ce projet.

2.2.2.2.5.2 - 1851, la deuxième concession

La compagnie ne reçut aucune aide extérieure et le 28 février 1848 la compagnie fut déchue avant même que les travaux fussent entrepris. L'échec de la puissante compagnie Talabot ne favorisa pas de nouvelles concessions de la ligne. Il fallut attendre la reprise économique et le 6 août 1851 pour que la voie fut concédée une nouvelle fois à la compagnie Talabot. L'adjudication eut lieu le 3 janvier 1852 et les travaux purent alors commencer. Ce n'est que le 29 juin 1854 que la ligne fut ouverte entre Avignon et Valence.

2.2.2.3. - Débats autour des tracés

Le soutien de Lamartine apporté à la ville d'Arles et son intervention à la Chambre des députés lors de la discussion sur le tracé de la ligne sont régulièrement cités pour expliquer le fait que le gouvernement ait approuvé le trajet le long du Rhône et non celui par la vallée de la Durance. Nous avons vu précédemment que d'autres intérêts étaient en jeu : le développement de Marseille, l'existence de la ligne d'Alès à Beaucaire, mais aussi la réalisation en cours du chemin de fer de Nîmes à Montpellier. S'il n'est pas dans notre propos d'étudier les discussions⁷³¹ concernant le choix du tracé retenu, il est cependant intéressant, d'une part de rappeler les intérêts qui étaient en jeu — et qui dépassent la seule ville d'Avignon —, et d'autre part de connaître l'attitude du département du Gard pour la suite de notre étude.

2.2.2.3.1 - L'intérêt national, les intérêts marseillais et les intérêts locaux

Il était reconnu d'une façon générale que le tracé du chemin de fer devait pouvoir combiner un certain nombre de conditions. Pour expliquer le choix du tracé qui longeait la vallée du Rhône sur celui de la Durance, la ville de Marseille insistait sur le caractère national de cette ligne de chemin de fer. Naturellement pour cette ville, il fallait surtout se garder de toutes considérations locales quand il s'agissait des intérêts du premier port méditerranéen. Quand Marseille défendait les intérêts de la ville d'Avignon, en souhaitant que le chemin de fer aboutisse jusqu'à cette ville, c'était surtout ses propres intérêts qu'elle souhaitait défendre. Elle considérait la ligne d'Avignon à Marseille comme une partie de la grande ligne qui lui permettait d'être raccordée à Paris. Et en désirant que le tracé desserve le Rhône par Arles et Tarascon, elle privilégiait, non seulement son accès à la ligne de Beaucaire à Alès, mais surtout son accès à la future ligne méridionale. L'État souhaitait en effet joindre l'océan Atlantique à la mer Méditerranée et redonner à Bordeaux sa splendeur passée.

⁷³¹ - Voir Annexe 4 – Avignon - Récapitulation des principaux arguments employés pour chaque tracé de ligne.

2.2.2.3.1.1 - Intérêts commerciaux et intérêts du département

La municipalité marseillaise définissait la ligne de chemin de fer de Marseille au Rhône comme devant être en priorité une ligne commerciale et à l'échelle de l'agglomération. Pour ces raisons, la ligne devait donc desservir des villes et des régions importantes qui puissent commercer avec elle.

« Les grandes lignes de fer ne sont point des chemins d'exploitation rurale. Une ligne dont Marseille est le principal aboutissant doit être avant tout une ligne commerciale. Son objet principal doit donc être de réunir de grands centres de population, et surtout de grands centres commerciaux. C'est à ce point de vue, surtout, qu'il n'est pas permis de négliger des villes comme Arles et Tarascon. Arles, dont le mouvement maritime est si étendu, si digne d'intérêt. Tarascon, qui par le voisinage de Beaucaire et des chemins de fer du Gard, doit devenir le centre d'un commerce d'entrepôt tous les jours plus important »⁷³².

Mais ces régions et ces villes importantes, Tarascon, Arles, que la municipalité défend sont situés dans le département des Bouches-du-Rhône et dont Marseille est la préfecture :

« Celui par la vallée de la Durance ne profiterait guère qu'à Avignon ; l'intérêt des Bouches-du-Rhône y serait complètement sacrifié. Ce sacrifice, notre département le devrait à l'intérêt général, mais il doit le refuser à des intérêts rivaux et exclusifs »⁷³³.

2.2.2.3.1.2 - Rapidité des échanges et proximité géographique

Si la municipalité n'oublie pas que le projet doit s'inscrire dans la ligne principale de Paris à Marseille, la ville émet quelque doute sur la rapidité d'exécution de cette ligne. Pour cette raison, elle considère qu'il vaut mieux qu'elle soit reliée au Rhône par le plus court chemin car la navigation sur le fleuve peut assurer le trafic commercial dans la vallée du Rhône.

« Sans doute le chemin projeté doit tendre vers son but final, qui est Lyon et ensuite Paris. Mais puisque ce projet doit précisément, à cause de ses gigantesques proportions, être différé peut-être pour longtemps encore, il ne faut pas perdre de vue que ce qui fait l'avantage actuel, l'intérêt manifeste du tronçon projeté, c'est en premier lieu, de se rapprocher par la voie la plus courte et la plus immédiate du Rhône, parce que le Rhône est la grande voie de communication commerciale de Marseille vers le Nord et l'Est de la France »⁷³⁴.

⁷³² - ADG - MM. Reynard, Président, Firino, J. Julliany, Defougères, Bossy, Boulouvard, Bruat, Eymeric-Party, Warrain, Vigne Fils aîné, E. Lombard, Henri Tardieu, et Rey de Foresta, Secrétaire Rapporteur, le 2 novembre 1841,.

⁷³³ - *Ibid.*

⁷³⁴ - *Ibid.*

La construction et la mise en service des lignes d'Alès à Beaucaire, de Nîmes à Montpellier et de Montpellier à Sète favorise également le rapprochement de la future ligne avec Tarascon et Beaucaire.

« Et en second lieu, de mettre Marseille en communication avec les chemins de fer du Languedoc, chemins déjà en plein exercice, qui seront bientôt reliés de Nîmes à Montpellier, pour s'avancer dans un avenir plus ou moins éloigné sur Toulouse et Bordeaux.

C'est donc vers le Rhône et vers les chemins du Gard que le tracé doit courir tout d'abord. C'est cette communication qui fait son importance, et non le service de quelques populations disséminées et exclusivement agricoles, pour lesquelles le chemin n'aurait d'autre avantage que de faciliter l'écoulement de quelques produits de leur sol »⁷³⁵.

2.2.2.3.1.3 - La Chambre de commerce de Marseille

La Chambre de commerce de Marseille développe des arguments identiques à ceux de la municipalité marseillaise. Elle considère qu'il ne faut surtout pas oublier que la construction de la ligne fait partie de la ligne de Paris à Marseille, tout en ménageant les liaisons avec le Gard et l'Italie, qu'il faut privilégier les intérêts nationaux avant les intérêts locaux et qu'il faut tracer la ligne à partir des centres de population⁷³⁶.

2.2.2.3.1.4 - La commission d'enquête du Gard

Les arguments de la commission d'enquête du Gard rejoignent également ceux de la ville de Marseille car ils confortent le département dans ses positions. L'accent est mis en premier lieu sur le rôle et la situation de Marseille vis-à-vis de l'extérieur. La ville est avant tout la porte du commerce vers l'Orient et vers les colonies.

« Depuis que les chemins de fer, par la magique facilité de leur locomotion rapide, ont excité dans le pays de si puissantes sympathies, il n'est pas de ligne dont l'utilité ait été plus universellement sentie que celle qui aurait pour but de relier Marseille au Rhône. C'est que Marseille, par l'importance de son tonnage,

⁷³⁵ _ *Ibid.*

⁷³⁶ _ Art. de Chambre de commerce et d'Industrie de Marseille -MR 1.2.2., lettre au préfet du 26 novembre 1841, cité par Roncayolo M. (1990).

«*Nous avons admis :*

1- que la ligne à adopter n'est pour le moment qu'un tronçon du chemin de Marseille au nord et, pour ainsi dire, une œuvre d'attente. Cette ligne peut actuellement se prolonger plus ou moins, mais elle doit avoir pour but principal la direction la plus utile vers Lyon et Paris.

2- qu'indépendamment d'une pareille destination, cette ligne doit être, la plus possible combinée de manière à ménager les embranchements futurs vers le Languedoc et l'Italie, afin de rendre praticable la grande voie transversale qui sillonnera plus tard le Midi.

3- que la ligne du chemin de fer doit être conçue dans des vues générales et tendre à relier les grands centres de populations, à ouvrir économiquement de vaste débouché, à faciliter l'échange de relations commerciales, industrielles et politiques"».

«*La Chambre a regardé comme très secondaire les considérations tirées des exploitations particulières et des prétentions agricoles que soulèvent des intérêts de clochers"».*

est le premier port de la France : c'est le chemin de nos possessions d'Afrique, c'est celui de l'Orient, c'est aussi celui de l'Inde ; car le commerce semble vouloir, aujourd'hui, retourner dans ses anciennes voies, sans attendre même que cette langue de terre de vingt lieues qui sépare la Mer-Rouge de la Méditerranée ait été percée par un canal ou par un railway ; [...]. Enfin, Marseille est le centre d'un immense transit international qui converge vers notre frontière de l'Est »⁷³⁷.

Dans un second temps, l'accent est mis sur la position géographique de Marseille au niveau régional et au niveau national, et sur sa relation naturelle avec le Rhône :

« Marseille est située au pied d'une chaîne de hauteurs, dont l'axe se dirige presque parallèlement à la mer, en formant une épaisse barrière dont les avantages de sa position méditerranéenne ne compensent pas les inconvénients de la route accidentée qui la franchit. La relier à ce beau fleuve qui baigne la partie occidentale de son territoire, c'est servir ses intérêts, et non pas seulement les siens, mais encore ceux de la France entière ; car il importe au pays de lui conserver le mouvement de ce double courant commercial qui, partant de son premier port marchand, se dirige, l'un vers l'Angleterre, et l'autre vers la Suisse et l'Allemagne méridionale.

C'est là, sans contredit, ce qui fait du chemin de fer de Marseille au Rhône une voie éminemment nationale ; c'est parce qu'il le considéra ainsi, que le gouvernement, dans le réseau complet de railways dont il présenta le projet de loi aux chambres en 1837, donna le premier rang à ce chemin de fer »⁷³⁸.

Mais les arguments de la commission d'enquête du Gard ne sont pas explicatifs. Elle se contente de considérer, par exemple, que si le chemin de fer doit passer par la vallée du Rhône et non par la vallée de la Durance, c'est parce que le chemin de fer n'a rien à faire dans la vallée de la Durance et qu'au contraire elle a tout à gagner à passer dans la vallée du Rhône.

- « 1° Que la vallée de la Durance n'a pas grand chose à gagner, en général, à être traversée par un chemin de fer ;
- 2° Que la vallée du Rhône a, tout au contraire, à perdre à ne pas l'être ;
- 3° Que l'embranchement de Rognonas ne garantit pas suffisamment les intérêts du sud-ouest et notamment ceux de Nismes⁷³⁹, de Beaucaire et d'Alais.
- 4° Que la prospérité commerciale d'Arles et de Tarascon est sérieusement compromise par le tracé Mont-Richer ;
- 5° Que le commerce intérieur, abstraction faite même de l'intérêt des localités engagées plus particulièrement dans la question, ne peut qu'avoir à souffrir si cette ligne est exécutée ;

Considérant, enfin, que l'avantage d'un parcours plus rapide de Marseille à Avignon, incertain ou tout au moins insignifiant dans ses résultats, ne saurait

⁷³⁷ - ADG - Gonet, Girard, Delacorbrière, Eyssette, le 3 mars 1842.

⁷³⁸ - *Ibid.*

⁷³⁹ - Nismes est l'ancienne orthographe de Nîmes.

faire oublier le dommage certain et grave qu'il risque de causer à des intérêts nombreux et respectables, [...]. »⁷⁴⁰

De tous les arguments développés ci-dessus, il ressort que le tracé d'un chemin de fer devait convenir en premier lieu à ce qui était communément appelé l'intérêt général. Mais cet intérêt national se confond le plus souvent avec les intérêts de ceux qui les utilisent. Il sert en quelque sorte d'alibi pour appuyer tel ou tel propos allant dans ce sens. Tant et si bien que, comme le souligne M. Roncayolo [1990] à propos de Marseille et des Bouches-du-Rhône, les mêmes arguments sont employés pour défendre ou contester tel ou tel projet.

2.2.2.3.2 - La question de la concurrence

L'intérêt général se situe non seulement par rapport à une situation locale de rivalité entre villes, mais aussi et avant tout par rapport à la concurrence entre différents pays.

« Aujourd'hui, [...], il convient de ne pas rester en arrière et de se hâter, pour que la France n'ait pas à perdre ce commerce de transit, menacé dans son avenir par Trieste, en faveur de qui l'Autriche redouble d'efforts, afin de nous l'enlever à l'aide d'un système combiné de voies navigables et de chemin de fer ; et, d'autre part, l'extension que prend le transbordement qui s'opère de la Mer-Rouge dans la Méditerranée double la nécessité d'une résolution prompte et efficace [...]. »⁷⁴¹

2.2.2.3.3 - Les habitudes et les acquis contre le projet Montricher

Le projet Montricher aurait donc pu tout autant s'inscrire dans l'intérêt général puisqu'il permettait de joindre plus rapidement Marseille à Avignon, donc à Paris. Il avait d'ailleurs la préférence de la Commission des Ponts et Chaussées chargée d'étudier les projets de chemins de fer. Mais ce projet avait contre lui justement de bouleverser les habitudes locales et les acquis des villes de l'embouchure du Rhône.

Si les avantages du chemin de fer étaient alors connus, il n'était toutefois pas possible d'imposer à la population locale des changements radicaux de manière aussi brutale. Néanmoins, les habitudes et les acquis économiques des villes et même des régions furent modifiés ; la batellerie sur le Rhône déclinera progressivement après la construction du chemin de fer entre Lyon et Marseille. Les compagnies de bateaux à vapeur eurent de grandes difficultés à lutter contre le monopole de la compagnie du PLM, et contre sa politique tarifaire⁷⁴².

Le bouleversement de la notion de distance aura finalement un effet contraire à ce qui avait été recherché au préalable. La perte des intérêts acquis sera toutefois compensée par l'apparition et le développement du service des voyageurs.

⁷⁴⁰ - ADG - Gonet, Girard, Delacorbrière, Eyssette, le 3 mars 1842.

⁷⁴¹ - *Ibid.*

⁷⁴² - RIBEILL G., 1992.

2.2.2.3.4 - L'importance des voyageurs et la question du tourisme naissant

La création d'un réseau de chemin de fer qui permettait aux personnes de se déplacer de ville en ville favorisa, non seulement le commerce, mais aussi le développement de la notion du voyage. Le chemin de fer démocratisa en quelque sorte le tourisme naissant. Réservés jusqu'au milieu du XIX^e siècle à une élite cultivée, les voyages en chemin de fer ont permis la découverte des villes et des régions françaises. Cette découverte a confirmé et s'est accompagnée d'un mouvement de mise en valeur urbaine des villes et de leurs monuments. La redécouverte dans la première moitié du XIX^e siècle des bâtiments du Moyen Âge, la création du service des Monuments Historiques et l'action de Mérimée et de Viollet-le-Duc⁷⁴³, par exemple, ont favorisé le développement du tourisme⁷⁴⁴.

Le chemin de fer a donc participé à cette découverte et a offert ainsi le maximum de haltes pour découvrir les richesses françaises. Le tracé en ligne directe était donc ici contraire à l'idée du voyage.

« Avec le tracé Mont-Richer, le nombre de ces voyageurs qu'attire dans ses murs la contemplation des monuments du peuple-roi, ne décroîtrait-il pas ? Avec le tracé Talabot et Didion, au contraire, le nombre n'augmenterait-il pas, alors que son chemin de fer viendrait se souder à la ligne principale, au lieu de ne tenir à elle que par un rameau intermédiaire ? Les railways, s'ils sont destinés au transport des marchandises, sont encore mieux appropriés au déplacement des hommes ; et, sous ce rapport, les curieux n'afflueraient-ils pas bien davantage dans notre cité, alors qu'on n'aurait pas à changer trois fois de voiture pour la visiter ? Or, son commerce, de détail qui s'alimente par la consommation journalière, ne peut qu'avoir beaucoup à gagner à cet accroissement de sa population flottante »⁷⁴⁵.

2.2.2.3.5 - Les transformations de la perception de l'espace-temps

Le chemin de fer en reliant les villes entre elles a ainsi développé le tourisme. Parallèlement, il a offert une nouvelle vision de l'espace. Les villes ne se situent plus dans un rapport discontinu mais, reliées entre elles, elles s'inscrivent dans la grille d'un nouveau réseau. Le mouvement rectiligne et uniforme du chemin de fer évite les fatigues du voyage en diligence ; la fenêtre panoramique offre un paysage qui n'est plus palpable. La sensibilisation à l'espace a été modifiée.

⁷⁴³ - Né en 1813, Architecte et théoricien français, il s'est occupé de la restauration de nombreux monuments français. En Avignon, il s'est occupé sous le second Empire de la restauration des remparts. Il est l'auteur de la nouvelle porte ouverte dans le rempart, en face de la gare, lors du percement de l'actuel cours Jean-Jaurès. Il a dessiné également, en 1860, un projet de restauration du Palais des Papes qui ne fut pas exécuté.

⁷⁴⁴ - Nous n'excluons pas toutefois le développement des stations thermales, balnéaires etc.

⁷⁴⁵ - ADG - *Rapport de la commission d'enquête du Gard*, le 3 mars 1842.

Si la transformation de la perception spatio-temporelle illustre la volonté des peuples à aller toujours au-delà de ce qu'ils connaissent, il faut donc alors sans cesse améliorer les voies de communications pour accéder à ce désir ?

« [...] Avec cette tendance irrésistible qui pousse les peuples à dévorer le temps et l'espace, il faut, pour garder le bénéfice d'une position déjà acquise, s'efforcer de perfectionner de plus en plus et sans délai les voies de communication que l'on possède »⁷⁴⁶.

⁷⁴⁶ - *Ibid.*

2.2.3. - La gare une technique d'accès à la ville

2.2.3.1. - Tête de ligne ou gare de dérivation

2.2.3.1.1. - Premières approches⁷⁴⁷

Les premières études du tracé de la ligne de Lyon à Marseille n'envisage pas de manière précise l'emplacement de l'embarcadère en Avignon. Le projet de l'ingénieur Kermaingant est le premier à nous fournir une indication approximative de cette implantation, mais il faut alors nous reporter au plan qui accompagne ce projet pour situer exactement ce tracé (planche 2, chapitre II,2.2.5, page).

La ligne de chemin de fer est prévue à l'est et à quelque distance de la ville,. Cette position est rejetée une première fois par la municipalité car elle considère que cette emplacement l'isole de son territoire, dessert un quartier désert, la prive de toute communication avec le Rhône et la laisse ouverte aux inondations :

« Le tracé Kermaingant qui passerait au midi de la ville et ne s'en approcherait que par un point qui touche le quartier le plus désert, isolerait en quelque sorte la ville de son territoire [...].

Il priverait le chemin de fer de toute communication directe et facile avec les portes du Rhône.

Il laisserait la ville d'Avignon, entièrement ouverte aux inondations du Rhône[...]. »⁷⁴⁸

2.2.3.1.2. - Canal et chemin de fer

Le projet de l'ingénieur Kermaingant reprend en fait, en ce qui concerne le tracé de la ligne, le projet d'un canal latéral au Rhône⁷⁴⁹, envisagé en 1822/1823 par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Kermaingant a participé au tracé de ce canal, mais pour une autre section. La section dont dépendait Avignon a été dressée par l'ingénieur Montluisant.

Le canal passait à l'est de la ville. Deux embranchements avaient été envisagés pour desservir les ports d'Avignon. Le premier au nord desservait le port à bois, entre la porte Saint-Lazare et la porte de la Ligne, le second au sud arrivait à la Petite Hôtesse. Ce dernier embranchement arrivait en biais par rapport au Rhône. Il se terminait par un

⁷⁴⁷ - Voir Annexe 2^{ème} partie, chapitre 2 - Tableau chronologique des projets d'implantations de gares.

⁷⁴⁸ - BMA - Conseil général, session de 1845, chemin de fer de Lyon à Avignon, Direction des tracés dans la ville d'Avignon.

⁷⁴⁹ - AN - F¹⁴ 1022-2 - Canal Latéral au Rhône dressé par Montluisant, ingénieur ordinaire, chef de service, Avignon le 31 décembre 1823.

grand bassin de 455 mètres de longueur prévu pour contenir 75 grands bateaux. L'axe du bassin et du canal était dirigé sur le clocher de Graveson⁷⁵⁰.

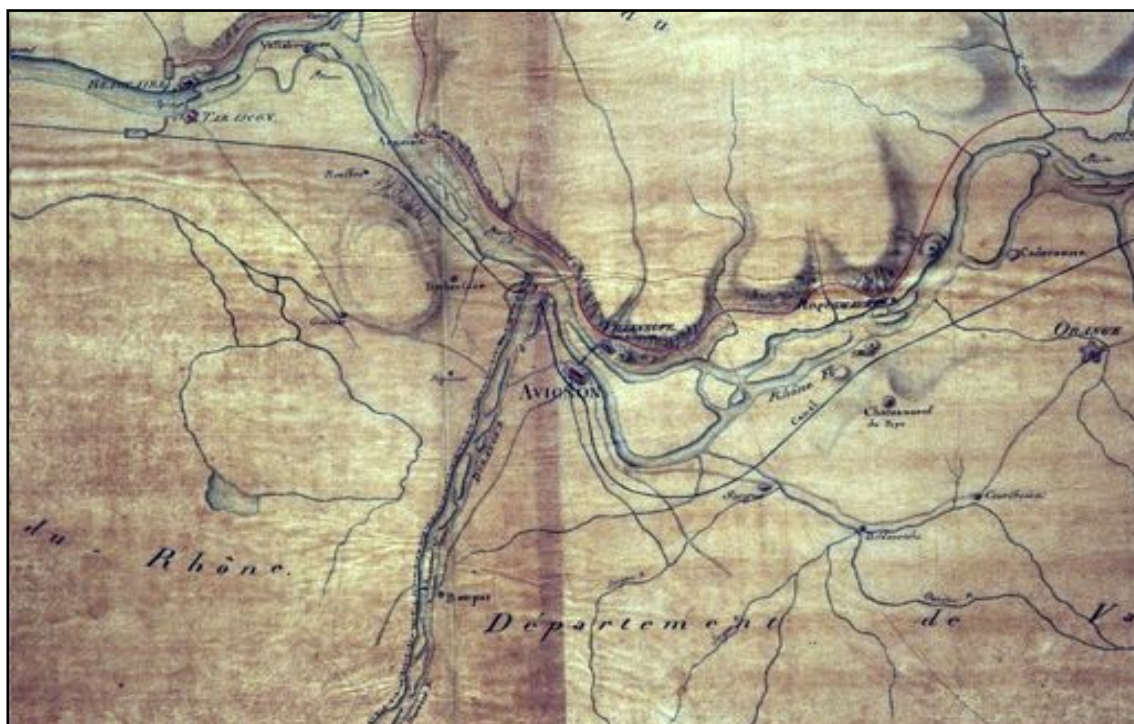


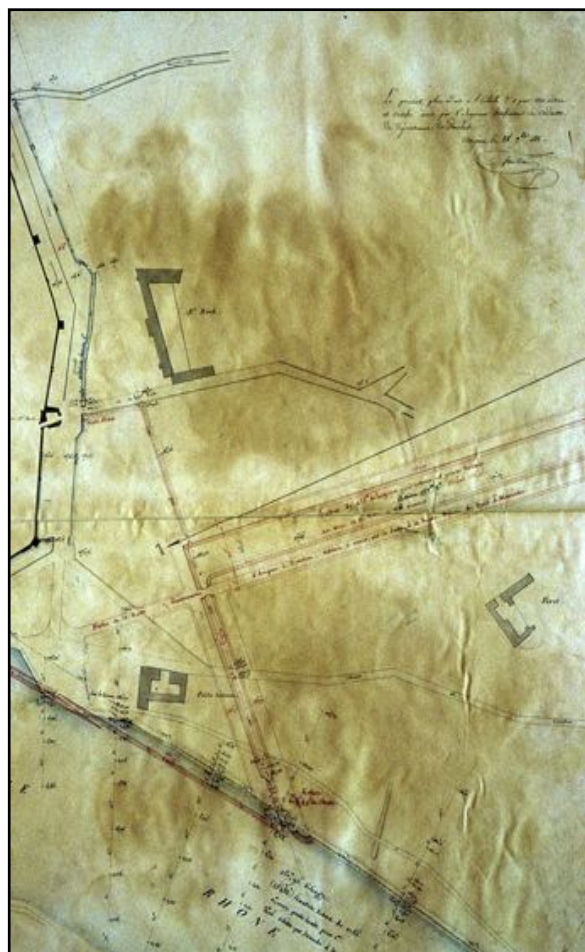
Fig. 204 – Projet du canal latéral au Rhône entre Lyon et Marseille - 1822 – (AN)



Fig. 205 – Projet de canal latéral au Rhône avec embranchement à Avignon, 1822 - (AN)

⁷⁵⁰ - Bourg situé dans les Bouches-du-Rhône, en dessous de Barbentane.

Le projet prévoyait également le détournement de la route royale d'Avignon à Marseille qui part de la Porte Limbert. La route suivait l'embranchement sud et longeait le bassin sur le côté est. À ce propos, on peut émettre l'hypothèse que le tracé de la route royale avait été également envisagé le long du fleuve, au Nord/Ouest de la ville. En effet ce projet était conforme à la volonté de la ville de détourner la circulation de la route royale, qui s'effectuait à l'est, en dehors de ses remparts, et de renforcer le nœud de circulation établi entre l'arrivée du pont et la porte de l'Oulle. Cette situation permettait ainsi d'approcher au plus près le centre de la ville et évitait les encombrements des rues de la Carreterie et de la Sonnerie depuis la porte Saint-Lazare jusqu'à la place de l'Horloge.



*Fig. 206 - Projet d'un canal latéral au Rhône.
Embranchement au sud d'Avignon,
à la Petite-Hôtesse – (AN)*

Toutefois, nous n'avons pas retrouvé la trace de ce projet dans les archives manuscrites. Pourtant, il se situait dans la logique des transformations urbaines engagées et envisagées à Avignon depuis le début du XIX^e siècle⁷⁵¹. D'une certaine

⁷⁵¹ - Lambert M., 1990/1993.

manière, il permet de comprendre et d'expliquer la volonté de la ville de situer la gare de voyageurs aux bords du Rhône, à proximité de la porte de l'Oulle.

2.2.3.1.3. - Une gare pour chaque port et deux dérivations

Lorsque l'étude du tracé de la voie de chemin de fer s'effectua de manière plus précise aux abords de la ville, la ligne fut scindée en deux : d'une part une ligne d'Avignon à Marseille, d'autre part une ligne d'Avignon à Lyon. Avignon devint alors « tête de ligne ».

Dans le rapport de Kermaingant, les gares de marchandises reprenait approximativement la localisation des embranchements et des ports du canal latéral au Rhône. Le premier au nord, sur les terrains de la Synagogue, à proximité de la porte Saint-Lazare, le second, au sud, sur les terrains de la Petite Hôtesse.

En 1838 et 1842, les projets concurrents de Talabot et de Montricher pour la ligne d'Avignon à Marseille envisageait également l'implantation d'une gare de marchandises au sud de la ville, le long du Rhône, sur les terrains de la Petite Hôtesse.

À la même époque, l'étude de la ligne d'Avignon à Lyon était moins avancée et l'emplacement de la gare de marchandises était toujours envisagé de manière imprécise à proximité de la porte Saint-Lazare, au nord-est de la ville.

Sur les plans, le prolongement du tracé Montricher vers Lyon n'est pas envisagé, alors que le second projet Talabot envisage le raccordement de la voie avec celle du nord, au moyen d'une ligne située à l'est de la ville, le sur le boulevard. Toutefois, l'emplacement d'une gare de voyageurs commune aux deux lignes n'est pas encore indiqué.

Les gares de marchandises étaient implantées à proximité des ports de la ville d'Avignon. Cette pratique d'implantation était commune à toutes les villes desservies par un fleuve, un canal navigable ou la mer. Ce fut le cas à Paris, avec notamment l'exemple de la gare d'Austerlitz, mais également dans d'autres villes de Province. [Lambert M., 1989].

2.2.3.2. - La trace d'un projet, la gare de la Petite Hôtesse

L'implantation en bordure d'un fleuve correspondait, en premier lieu, à la volonté d'assurer le monopole du trafic des marchandises. Cette complémentarité voie d'eau/chemin de fer a donc présidé au choix d'implantation de la gare de la ligne d'Avignon à Marseille par la compagnie Talabot en 1843.

« [...] Le projet adoptait les vues de cette ville (Avignon). Il arrivait en aval d'Avignon, sur les bords du fleuve pour que les produits de la circulation fluviale

puissent directement passer du chemin de fer sur les bateaux à vapeur et réciproquement. De plus la gare située à la Petite Hôtesse était proche des quartiers populeux, et le chemin de fer pour être abrité des eaux du Rhône avait été surélevé de 2 m ». [Legaud G., 1972].

De fait, le choix de l'implantation de la ligne au sud de la ville semblait évidente. Toutes les précédentes études avaient situé le futur embarcadère à cet emplacement. Toutefois, l'économie d'une gare de marchandises aurait pu être envisagée en mettant directement la gare au nord, à proximité du port le plus important. Mais la raison de cette implantation au sud dépendait avant tout de la volonté municipale. Depuis plusieurs années, la ville désirait développer le port de la Petite Hôtesse.

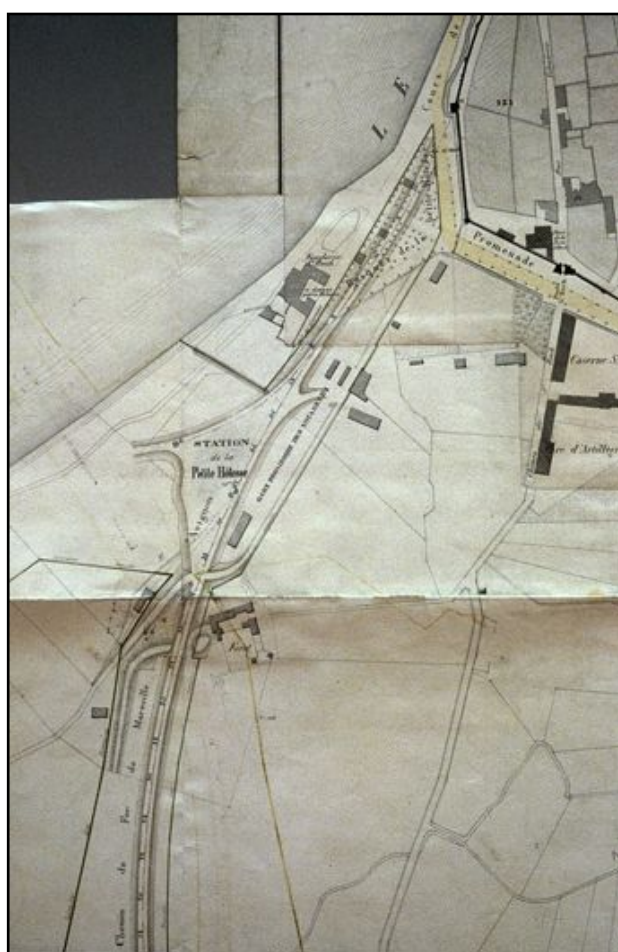


Fig. 207 - Gare de marchandises de la Petite Hôtesse

Dans une délibération du Conseil municipal de la ville de Marseille relative au projet de chemin de fer dressé par Montricher, il est confirmé également que c'est bien Avignon qui désirait cet emplacement.

« Mr de Montricher place, pour se conformer aux désirs d'Avignon, son point de départ en aval de la ville (nous croyons que si le pont n'est pas reconstruit de

manière à donner un passage plus facile aux bateaux, le point devrait être placé en Amont) [...]. »⁷⁵²

Une fois le choix de l'emplacement de la gare de marchandise approuvé, il fallait envisager l'implantation de la gare de voyageurs.

2.2.3.3. - Le compromis, la gare de voyageurs

Dès 1845, Talabot souhaita que l'implantation de la gare de voyageurs de la ligne de Lyon à Avignon soit arrêtée pour fixer celle de la ligne d'Avignon à Marseille. Il proposa deux hypothèses :

- si le tracé approuvé par les Ponts et Chaussées à l'est de la ville était maintenu, le service des marchandises et de la gare des voyageurs du Marseille-Avignon se feraient à la Petite Hôtesse. Dans cette hypothèse, il envisageait que la gare de voyageurs de la ligne de Lyon à Avignon pourrait être implantée à proximité de la porte Saint-Michel alors que le service des marchandises s'effectuerait à proximité de la porte Saint-Lazare, au nord de la ville.

- Si le nouveau tracé était envisagé à l'ouest de la ville, le long du Rhône, la gare, située à la porte de l'Oulle, serait commune aux deux compagnies. Ce projet qui émanait du Conseil municipal avait également le soutien de Talabot. Elle permettait ainsi à la gare de la Petite Hôtesse d'être située sur la ligne principale et non sur un simple embranchement.

« [...] La ligne de Lyon qui dans l'ancien système du tracé, aurait été se rattacher au chemin de Marseille près du Viaduc de la Durance, c'est à dire près de 2 500 mètres plus loin et par laquelle on aurait en outre à exécuter deux stations séparées et très dispendieuses devra se rattacher maintenant à la Petite Hôtesse. La gare de voyageurs commune aux deux lignes se trouvant sur son territoire serait exécutée par elle et la station commune des marchandises étant placée sur le territoire de la compagnie du chemin de fer de Marseille serait établie après celle-ci [...]. »⁷⁵³

Dès les premiers projets précis pour l'implantation de la gare de voyageurs à Avignon, celle-ci est pensée dans son rapport avec la ville, sur une ligne continue aux deux tracés. À aucun moment il ne fut envisagé de réaliser la gare à l'embranchement de deux lignes comme ce sera le cas à Orléans et à Tours avec la construction des gares des Aubrais et de Saint-Pierre des Corps [Lambert M., 1989]. Ces deux exemples

⁷⁵² - AMA - Délibération du Conseil municipal de la Ville de Marseille relative au projet de chemin de fer dressé par Mr de Montricher, ingénieur des Ponts et Chaussées, prises dans la séance du 22/02/1842.

⁷⁵³ - ADV - *Chemin de fer de Marseille à Avignon, projet détaillé, Embranchement d'Avignon, tableau indicatif des terrains à acquérir*. Signé Talabot, Ingénieur en chef des Ponts et chaussées, directeur du chemin de fer de Marseille à Avignon, Nîmes le 29 décembre 1845.

furent le résultat d'un compromis réalisé après l'implantation d'une première gare en cul-de-sac dans chacune de ces villes.

2.2.3.4. - Des projets de lignes et des projets de gare

2.2.3.4.1. - Les aménagements prévus - les allées de l'Oulle



Fig. 208 – Avignon plan Leménager avec le tracé des voies de chemin de fer le long du Rhône 1840 - (AMA)

Le projet d'une gare de voyageurs commune aux deux compagnies sur les allées de l'Oulle fut étudié par les ingénieurs des Ponts et Chaussées Bouvier et Surell en 1844 à la demande de la ville. Les ingénieurs implantaient la gare vis-à-vis du prolongement de la rue de l'Oratoire (rue Lise). Cet emplacement était situé en relation directe avec la place de l'Horloge, par l'intermédiaire de cette rue et de son prolongement, la rue Saint-Agricol.

2.2.3.4.1.1 - Centralité de la ville et relation directe avec la place de l'Horloge

Le premier argument⁷⁵⁴ invoqué par la ville pour le choix de cette implantation de la gare des voyageurs est la proximité du centre de la ville. Le prolongement de la rue de l'oratoire et de la rue Saint-Agricol permettaient ainsi un accès direct à la place de

⁷⁵⁴ - Voir Annexe 3 – Avignon - Récapitulation des principaux arguments employés pour chaque implantation.

l'Hôtel de ville. Déjà au début du XIX^e siècle, la municipalité avait déjà avancé les mêmes arguments pour justifier l'implantation d'un nouveau pont sur le Rhône à la porte de l'Oulle⁷⁵⁵.

« [...] Que l'embarcadère des voyageurs étant placé sur la promenade de l'Oulle, seront mieux à portée soit des négociants qui habitent le nord de la ville, soit du centre de la cité, soit des principaux hôtels, soit de la gare des marchandises [...]. »⁷⁵⁶

« Par cette disposition, le centre de l'embarcadère se trouverait sur l'alignement de ces deux rues, et ne serait qu'à 300 mètres de la place de l'Horloge »⁷⁵⁷.

2.2.3.4.1.2 - Conservation des droits acquis : proximité des ports, du pont et des commerces

Cette implantation permettait de conserver et de renforcer les droits acquis. C'est sur la place de l'Oulle que se tenaient la poste aux chevaux et les principaux hôtels et auberges de la ville. De plus, une bonne partie de l'activité de la ville était située à proximité du fleuve. La municipalité espérait ainsi que la gare de voyageurs permettrait de les desservir.

« [...] qu'en donnant une autre direction au Chemin de fer, en le faisant passer à l'est de la ville, les nombreux intérêts qui sont disséminés sur toute la ligne du Rhône seraient déplacés, et que tout le mouvement commercial se porterait sur un nouveau point aux préjudices de droits acquis.

Dans cette position, il ne déplace pas les nombreux intérêts groupés aujourd'hui entre la place de l'Horloge et la place de la Comédie.

[...] ; qu'il facilite les communications soit du Languedoc soit des ports avec le chemin de fer, que l'embarcadère des voyageurs étant placé sur la promenade de l'Oulle, seront mieux à portée soit des négociants, qui habitent le nord de la ville, soit du centre de la cité, soit des principaux hôtels, soit de la gare des marchandises et qu'ainsi les expéditeurs pourraient suivre plus aisément leurs envois.

Il correspond à l'issue du pont suspendu qui doit lui amener les voyageurs du Languedoc [...]. »⁷⁵⁸

2.2.3.4.1.3 - La gare comme embellissement de la ville

Si la ville considérait le rôle de la gare d'un point de vue économique en la situant à proximité du Rhône, elle envisageait également son implantation du double point de

⁷⁵⁵ - Voir chapitre précédent

⁷⁵⁶ - ADV - Traversée d'Avignon, 21 février 1852, *Rapport de la commission chargée d'étudier le projet de tracé du chemin de fer de Lyon à Avignon dans la traversée de cette ville.*

⁷⁵⁷ - AMA – DCMA - Séance extraordinaire du 16 novembre 1844. Chemin de fer de Lyon à Avignon.

⁷⁵⁸ - *Ibid.*

vue esthétique et monumentale. Le bâtiment de la gare devait ainsi participer à l'embellissement de la ville.

« La façade de l'Embarcadère servira à l'embellissement de la promenade, et pourra s'apercevoir de la rue Calade, si comme cela paraît convenable, on élargit la rue Lise, faisant suite à la rue Saint-Agricol [...]. »⁷⁵⁹

2.2.3.4.1.4 - Imitation de Nîmes

Si l'idée de mettre la gare à proximité du centre administratif de la ville était une idée ancienne, la volonté d'embellir Avignon avec cet équipement était une nouveauté. En 1844, Nîmes inaugurait la gare de la ligne Nîmes à Montpellier. Dans la traversée de cette ville, la voie ferrée a été construite sur un viaduc. La municipalité d'Avignon désirait imiter Nîmes en construisant elle aussi un viaduc.

« Un embarcadère serait établi entre la Petite Hôtesse et la porte de l'Oulle et le plus près possible de ce dernier point. On suivrait à cet égard, des dispositions entièrement semblables à celles adoptées dans la construction de l'embarcadère de Nîmes, sur le chemin de fer de Nîmes à Montpellier. Le bâtiment aurait 100 mètres de longueur sur 30 de largeur. Il serait placé sur l'axe du chemin et enfermerait 4 voies de rails [...].

L'exemple du chemin de fer de Nîmes à Montpellier répond à cette objection : la gare de ce chemin (gare de Marchandises) se trouve au champ de Mars de Nîmes, à environ 1200 mètres du centre de la ville, et elle ne pouvait être placée ailleurs. Mais comme on a senti qu'un pareil éloignement introduirait une grande gêne dans le mouvement des voyageurs, on a construit un embarcadère distinct, en face du Palais de Justice. Ce qu'on propose pour Avignon n'est donc que l'imitation de ce qui a été fait à Nîmes, sous la direction même du gouvernement et dans des conditions à peu près analogue »⁷⁶⁰.

2.2.3.4.1.5 - Coût réduit des expropriations et lutte contre les inondations

Pour la municipalité, le tracé de la ligne, qui passait sur les remparts, avait également d'autres avantages que celui de l'embellissement. Il était d'une part plus économique, car les remparts sur lesquels s'appuyait le viaduc appartenait à la ville. Depuis la loi de 1842, les communes devaient céder gratuitement aux compagnies de chemin de fer les terrains sur lequel serait construite la voie ferrée. Ainsi en construisant un viaduc, la municipalité pensait faire l'économie de l'achat des terrains. D'autre part, elle pensait se garantir contre les inondations. La ville avait été envahie par les eaux du Rhône à deux reprises, en 1840 et en 1843. À cette occasion, un service spécial pour l'aménagement du Rhône avait été créé et confié à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Bouvier.

⁷⁵⁹ _ *Ibid.*

⁷⁶⁰ _ *Ibid.*

« Pour la ville, cette direction était la plus courte. Elle permettait de réduire le coût des indemnités des terrains tant aux abords de la ville que plus haut en remontant vers le Pontet, d'éviter la traversée par le chemin de fer, des routes et des canaux, et il mettait Avignon à l'abri des inondations ; [...]. »⁷⁶¹

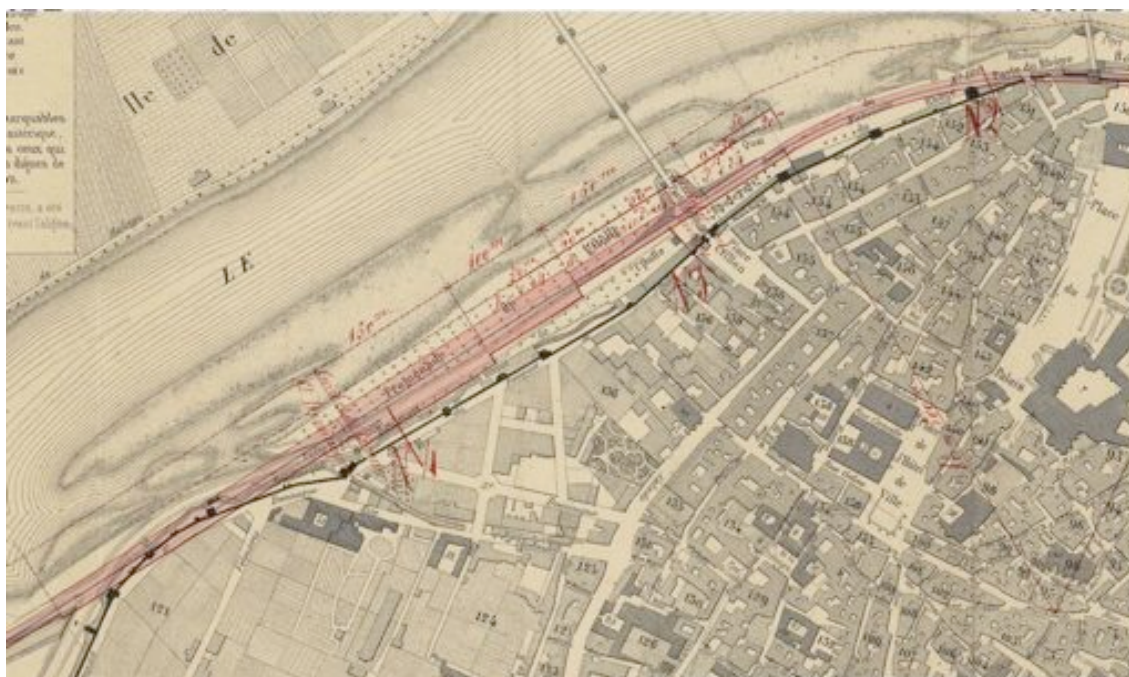


Fig. 209 – Détail plan d'Avignon sur le quel a été tracé la gare du chemin de fer sur les Allées de l'Oulle – 1848 - (AMA)

*Note : Plan de la ville d'Avignon sur lequel on a tracé en rouge la direction du chemin de fer proposé par les ingénieurs du service spécial du Rhône et par Mr Talabot, et où l'on a marqué par des traits rouges et par des numéros l'emplacement des profils en travers des remparts dont le dessin correspondant aux mêmes numéros est transmis par le courrier de ce jours à Mr le ministre des travaux publics par l'ingénieur en chef directeur sous-signé en réponse à la dépêche ministérielle et télégraphique en date du 14 de ce mois. Avignon, le 19 janvier 1848.
Signé : Bouvier.*

2.2.3.4.2. - L'argumentation contre le projet - les allées de l'Oulle

L'implantation de la gare à la porte de l'Oulle, si elle avait la faveur de la municipalité et de Talabot, fut combattue non seulement par Mérimée, pour des raisons esthétiques, mais aussi par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour des raisons techniques.

Certains des arguments développés contre ce projet avaient été précédemment développés comme des avantages par la municipalité.

2.2.3.4.2.1 - Les communications entre les quais et la ville et entre la ville et le pont

Plutôt que de faciliter les communications, comme l'espérait la ville, en construisant la gare à proximité d'un nœud de communications existantes, le viaduc réduisait les

⁷⁶¹ - *Ibid.*

accès au centre-ville. Le raccordement du viaduc avec la gare de marchandises imposait l'installation de rampes d'accès pour passer sous le viaduc et accéder à l'intérieur de la ville en avant de cette gare.

« La gare des marchandises est irrévocablement fixée à la Petite Hôtesse. Or, en l'état, les voitures partant des marchandises arrivent à cette gare sans la moindre difficulté par le boulevard extérieur, tandis que si le chemin de fer passait à l'ouest, ces voitures seraient obligées de descendre par la pente rapide qui serait encaissée entre la chaussée du chemin de fer et un mur bâti au couchant, pour aller entrée dans la ville par une porte placée sous le chemin de fer, et se diriger en suivant le boulevard intérieur vers la porte Saint-Roch et la gare de la Petite Hôtesse. On comprend à quels ennuis donnerait lieu cette entrée dans la ville et cette sortie en ce qui touche l'octroi et la régie.

Mais qu'elles difficultés n'éprouveraient pas les voitures portant des marchandises en ville et qui au lieu de cette belle et directe entrée de la porte de l'Oulle et des grandes rues qui l'avoisinent, n'auraient en face d'elles qu'une poterne et seraient obligées de descendre soit à droite, soit à gauche pour aller passer sous le chemin de fer.

Et puis il faudrait aussi créer de nouvelles rues à la suite des nouvelles portes, et cela ne se fait point sans de grandes dépenses [...].

Ainsi la voie de fer en passant à l'ouest ne facilite point les communications entre les ports et la gare. Au contraire elle les rend plus difficile, tout comme celles entre les ports et les établissements de roulage, de bateaux à vapeur et autres situés soit sur les ports, soit dans le voisinage à l'intérieur de la ville. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le tracé par l'ouest pour reconnaître que le chemin de fer y anéantit en passant une partie notable des établissements situés sur ce point »⁷⁶².

2.2.3.4.2.2 - Les activités portuaires

La municipalité espérait rapprocher la gare des activités portuaires en l'installant sur les quais, mais la construction du viaduc obligeait la destruction de nombreux établissements accolés à l'enceinte, liés à ces activités.

« En effet, il s'applique contre le magasin de bois du pont suspendu, contre ceux qui sont au midi de la tour de Jules II, contre plusieurs bureaux de bateaux à vapeur, et toutes les maisons situées au pied nord est du rocher et la porte de la Ligne. Il supprime tous les entrepôts de bois et de charbon placés entre cette porte et l'usine Quisc, sépare du fleuve et sans moyen de communication avec lui, cette usine et les magasins de bois de MM. Corenson, Ferrier, après avoir écrasé les maisons Chainé et celles qui leur sont contiguës »⁷⁶³.

⁷⁶² - *Ibid.*

⁷⁶³ - *Ibid.*

2.2.3.4.2.3 - La principale promenade et une des plus belles places de la ville

L'argument pour l'embellissement de la promenade fut également controversé par les adversaires du projet. Car si la gare était effectivement proche du centre, elle réduisait la principale promenade d'Avignon et rétrécissait l'accès à l'intérieur de la cité.

« Placé sur la promenade de l'Oulle, l'embarcadère serait mieux à portée des négociants qui habitent le nord de la ville. Nous venons de voir ce que le tracé par l'ouest ferait de la majeure partie des établissement et des négociants au nord et à l'extérieur de la ville. Quant à ceux de l'intérieur il n'est pas très rapproché d'eux. Il l'est, nous l'avouons, des hôtels situés sur la place Crillon, mais il éloigne de ces hôtels les voitures arrivant du Languedoc et qui actuellement arrivent à la porte de ces hôtels en même temps qu'elles entrent dans la ville par notre belle porte de l'Oulle, porte que le tracé de l'ouest réduit aux misérables proportions d'une poterne, condamnant une de nos plus jolies places à devenir un silencieux et triste cul-de-sac, car les piétons qui arriveraient par la poterne et son escalier ne sauraient rendre à ce quartier la vie qu'on lui aurait enlevée et qu'il doit à la quantité innombrables de voitures qui y abordent et qui n'y aborderaient plus »⁷⁶⁴.

2.2.3.4.2.4 - Éloignement du centre des affaires

Ils contestaient également la suprématie de la place de l'Horloge sur l'ensemble de la ville. Si la gare était effectivement proche du centre administratif, elle était par contre trop éloignée de son centre économique, la place Pie.

« L'embarcadère serait là près du centre des affaires :

Des affaires administratives, oui ;

Des affaires commerciales ou judiciaires, non.

Or nul n'ignore que les affaires de ces deux dernières espèces sont les plus multipliés et que leur véritable centre est vers les rues Saunerie et Bonnetterie⁷⁶⁵».

2.2.3.4.2.5 - Les coûts

Mais la principale controverse qui fut émise concernait le coût du projet. Contrairement à l'argument de la municipalité sur la moindre valeur des terrains en bordure du Rhône, l'existence de nombreuses constructions adossées au rempart contraignait à l'expropriation de plusieurs terrains et au déplacement de nombreuses activités. De plus, la construction du viaduc et le remplacement de la promenade devaient être pris en compte dans le coût de l'opération.

⁷⁶⁴ _ *Ibid.*

⁷⁶⁵ _ *Ibid.*

« Ce qui est incontestable, c'est que l'exécution de ce tracé ne serait adopté par aucune compagnie, à moins que la ville ne fournit gratuitement tous les terrains sur lesquels il devrait passer.

Or sans compter la valeur des remparts, de la promenade de l'Oulle et des autres terrains communaux que prendrait la voie de fer, les immeubles des particuliers que la ville serait obligée d'acheter pour les fournir à cette voie, ont été évalués à 450 000 francs au moins.

Ajoutez à cette somme ce que coûterait le remplacement de la promenade de l'Oulle par un cours créé à grand frais sur les graviers du Rhône parallèlement à la promenade dont nous venons de parler ;

La création d'un quai pour un port vers la synagogue, quai qu'il faudrait construire dans le Rhône, si la voie de fer passait à l'ouest, parce qu'elle prendrait la majeure partie des terrains qui servent actuellement de magasin pour les bois de construction [...]. »⁷⁶⁶

2.2.3.4.3. - Argumentation pour une gare à l'est de la ville

Le tracé à l'est de la ville avait été proposé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées dès 1837. Le Conseil des Ponts et Chaussées l'avait adopté par deux fois, en 1837 et en 1842. Pour le Conseil ce tracé avait de nombreux avantages, parmi lesquels de résoudre les inconvénients constatés dans le projet situé à la porte de l'Oulle.

2.2.3.4.3.1 - Un tracé en ligne droite

Le tracé à l'est de la ville, en ligne droite, évitait de nombreux problèmes techniques posés par le tracé le long du Rhône. Pour suivre le fleuve, la ligne devait suivre de très près les murs d'Avignon. La courbe imposée aux voies était inférieure au rayon minimum de courbure nécessaire à la circulation des trains.

« Le tracé était de beaucoup supérieur, puisque la ligne de chemin de fer à l'est de la ville, eut été en ligne droite depuis le pont de la Durance, tandis-que le tracé sur les bord du Rhône, doit nécessairement suivre toutes les courbes des quais et des murs d'Avignon »⁷⁶⁷.

2.2.3.4.3.2 - Avignon garde son fleuve

De plus, la construction du viaduc coupait la ville de son fleuve. Le tracé à l'est évitait cet inconvénient :

« Il avait semblé au Conseil qu'il serait tout à fait contraire aux intérêt de la ville même de la séparer du fleuve par un ouvrage infranchissable comme un chemin de fer »⁷⁶⁸.

⁷⁶⁶ - *Ibid.*

⁷⁶⁷ - *Ibid.*

⁷⁶⁸ - *Ibid.*

2.2.3.4.3.3 - Des coûts d'expropriation plus faibles

Les terrains à l'est de la ville étaient plus éloignés de la place de l'Horloge. Ils étaient peu ou pas construits. De fait, ils avaient une valeur moindre que ceux situés aux pieds des remparts.

« Le tracé par la rive du Rhône rencontrait nécessairement un grand nombre de maison et devant de plus occuper beaucoup de terrains communaux, tels que l'emplacement des remparts, la promenade et une partie des quais ne pouvait manquer de donner lieu à des indemnités très chères, ce tracé devant en outre dans toute cette traversée, être soutenu par des murs élevés, c'était là une autre cause qui devait rendre cette direction beaucoup plus dispendieuse »⁷⁶⁹.

2.2.3.4.3.4 - Les intérêts militaires

En 1847, le Génie Militaire fut consulté pour donner son avis sur le choix du tracé. Il souhaitait que la ligne passe à l'est de la ville, car la construction de cette voie permettait d'aménager une première ligne de défense. Ainsi, la ville serait mieux protégée. De plus, il considérait que les remparts étaient suffisants pour mettre la ville à l'abri des inondations. Il suggérait deux possibilités d'implantation pour la gare de voyageurs : la première entre la porte Limbert et la porte Saint-Lazare, la seconde sur les terrains de la synagogue entre la porte Saint-Lazare et le Rhône⁷⁷⁰.

« Une autre problématique est celle des ingénieurs militaires. Certains Avignonnais avaient pensé que, construit à l'est de la ville, le chemin serait isolé en cas de conflit venu de l'est par les fortifications. [...] Les militaires se prononcent pour le tracé est et sud car, au contraire, le parapet nécessaire à l'établissement des voies prendrait un aspect défensif ; le remblai serait de 9 mètres d'épaisseur et on pourrait y monter des canons ». [Legaud G., 1972].

2.2.3.4.4. - Esquisse d'une gare à l'est, le projet de l'ingénieur Perrier et les nouvelles intentions de Talabot

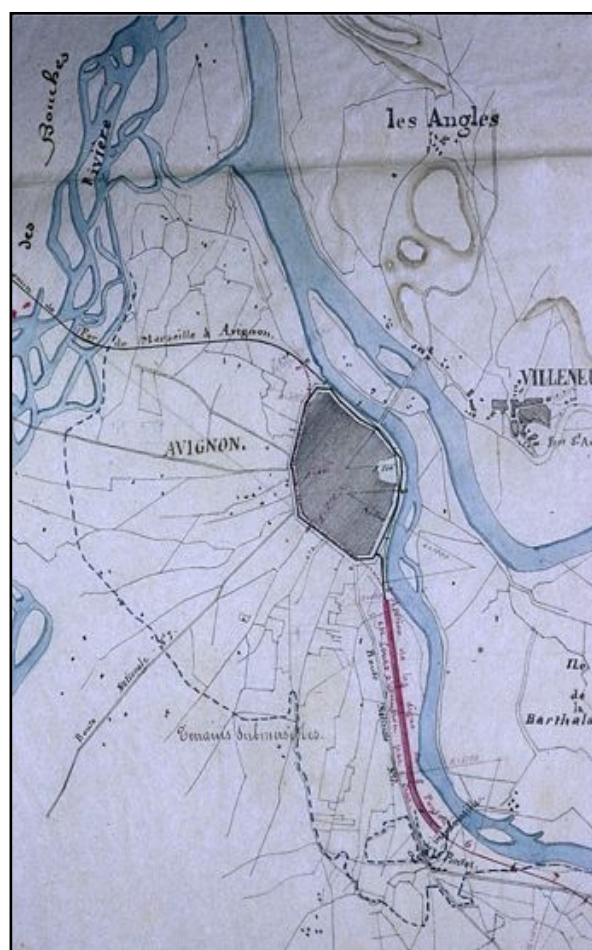
Le tracé par le nord/ouest n'ayant pas été approuvé par le conseil des Ponts et Chaussées et le Génie Militaire, de nouvelles hypothèses furent esquissées. En mars 1847, une nouvelle étude fut confiée à l'ingénieur du département, Perrier. L'ingénieur proposa l'adoption d'un nouveau tracé qui passait à l'est de la ville, près des Portes Limbert et Saint-Lazare. Cependant, le Conseil municipal le repoussa le 17 juillet 1847. [Legaud G., 1972]. Toutefois, nous ne connaissons pas l'emplacement exact de cette proposition ; il n'y a pas d'informations plus précises dans les archives que nous avons consultées.

⁷⁶⁹ - *Ibid.*

⁷⁷⁰ - C'est en fait les seules propositions d'une gare à l'Est de la ville. Il ne semble pas en effet qu'à aucun moment la ville n'ait souhaité retenir ce projet. Alors que de toute évidence, il y avait effectivement la possibilité de relier cette gare par la rue projetée qui aboutissait à la place de la Pie.

À la même époque, Talabot suggéra que la gare fut construite à proximité de la porte Saint-Michel. Mais en 1848, la réalisation de la ligne de Lyon à Avignon par le groupe Talabot fut abandonnée et le projet d'une gare commune aux deux compagnies fut annulé et repoussé temporairement.

Ces deux esquisses d'une gare à l'est, sont peut-être qu'une seule et même proposition. Il est possible que le tracé ait été étudié par l'ingénieur Perrier, à la demande de la compagnie du chemin de fer de Lyon à Avignon et de son directeur Paulin Talabot. Mais nous ne pouvons en faire que l'hypothèse.



*Fig. 210 - Ligne de Lyon à Avignon au nord et à l'est - 1851 - (AN)
tracé pointillé rouge, projet Perrier
tracé noir, projet Bouvier*

2.2.3.5. - 1852 et le choix définitif d'un emplacement

Il faut attendre le début des années 1850 pour que les acteurs de cette implantation se penchent à nouveau sur la jonction de ces deux lignes et résolvent définitivement le choix de l'emplacement de la gare de voyageurs. Depuis 1849, la ligne d'Avignon à Marseille desservait la ville. La gare de marchandises occupait les terrains de la Petite

Hôtesse au bord du Rhône. Elle fixait de manière définitive le passage de la ligne au sud de la ville. Un nouveau projet de tracé de ligne fut donc proposé en 1851, par les ingénieurs Perrier et Borel, au sud de la ville, à l'intérieur des remparts.

Mais en 1852, la concession du Lyon/Avignon fut accordée définitivement à une compagnie menée par Talabot. Les ingénieurs de la Compagnie, Thirion et Borel, proposèrent un nouveau tracé, toujours au sud de la ville mais à l'extérieur des remparts.

Lors de l'examen pour l'emplacement de la gare de voyageurs, les trois projets précédents furent mis en concurrence : le projet Bouvier et Surell à la porte de l'Oulle, le projet Perrier et Borel dans le Parc des Invalides, et le projet de la Compagnie, des ingénieurs Thirion et Borel.

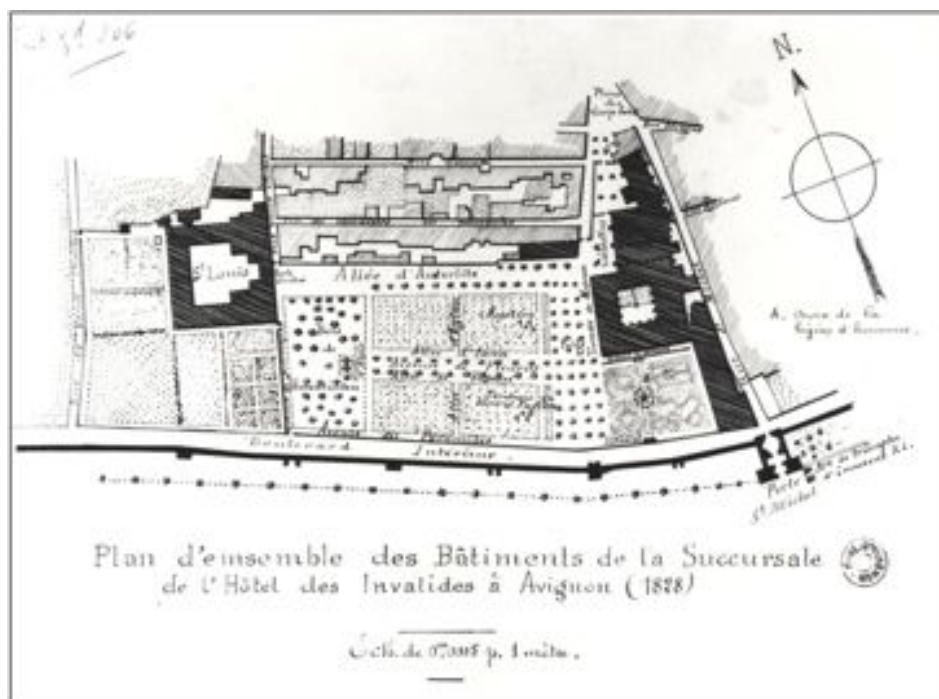


Fig. 211 - Plan d'ensemble des bâtiments de la Succursale de l'Hôtel des Invalides à Avignon (1828) – (AMA)

2.2.3.5.1. - Le choix de la ville, le projet du Parc des Invalides

Le projet des ingénieurs des Ponts et Chaussées Perrier et Borel envisageait un tracé à l'intérieur de la ville. Partant de la Petite Hôtesse, il pénétrait dans la ville un peu en amont de la porte Saint-Roch, longeait les remparts à l'intérieur de la ville et ressortait au niveau de la porte Saint-Lazare. La gare de voyageurs était envisagée dans le Parc des Invalides :

« Dans le nouveau projet présenté, [...]. Le tracé longe les remparts de la ville à l'est au lieu de longer au nord/ouest. La station des voyageurs serait placée au jardin des Invalides au lieu de l'être à la promenade de l'Oulle »⁷⁷¹.

Ce projet fut établi avant que la concession du chemin de fer ne soit adjugée à la compagnie. Les ingénieurs de l'État avaient été chargés provisoirement du projet de cette ligne. Malgré plusieurs inconvénients techniques, cette implantation avait reçu l'approbation de la municipalité. Il correspondait aux transformations internes de la cité et présentait de nombreux avantages.

2.2.3.5.1.1 - L'histoire de la ville et de ses remparts

Le projet le long du Rhône avait soulevé l'émoi d'une partie de la population et de personnalités extérieures comme Mérimée, car il touchait à l'enceinte médiévale de la ville. Le nouveau projet tenait compte de ces protestations ; en incluant le chemin de fer à l'intérieur des murs, l'obstruction de la vue de l'enceinte depuis l'extérieur était évitée.

« Nos remparts qui, avec l'antique Palais des Papes, sont nos véritables titres de noblesse, car ils attestent qu'Avignon jadis plus peuplé, plus opulent qu'il ne sera jamais, fut la capitale du monde, alors que le pouvoir qui y tenait sa cour n'avait même humainement parlant, ni supérieur, ni égal, nos remparts si élégants, si admirés des étrangers, et dont la teinte dorée s'harmonise si bien avec le riant paysage formé par le fleuve, la Barthelasse, le coteau, le fort et les tours de Villeneuve, [...]. »⁷⁷²

2.2.3.5.1.2 - De grands espaces disponibles à l'intérieur de la ville

Encerclée par ses remparts datant du XIV^e siècle, la ville d'Avignon ne s'est jamais étendue au-delà depuis. Bien que la population fût en légère augmentation⁷⁷³ au milieu du XIX^e siècle, il restait de nombreuses maisons vides et de grands jardins à l'intérieur de l'enceinte.

« Mais l'enceinte d'Avignon est assez vaste, elle renferme précisément au sud et à l'est, trop de jardins et de prairies pour avoir jamais à craindre que faute d'espace pour construire au dedans, on soit obligé d'aller bâtir dehors »⁷⁷⁴.

⁷⁷¹ - ADV - Série S - 21 février 1852, *Rapport de la Commission chargée d'étudier le projet de tracé du chemin de fer de Lyon à Avignon dans la traversée de cette dernière ville.*

⁷⁷² - *Ibid.*

⁷⁷³ - Population en 1806: 23789 habitants
Population en 1831 : 29889 habitants
Population en 1851 : 36000 habitants

⁷⁷⁴ - ADV - Série S - 21 février 1852, *Rapport de la Commission chargée d'étudier le projet de tracé du chemin de fer de Lyon à Avignon dans la traversée de cette dernière ville.*

2.2.3.5.1.3 - Proximité des populations et facilité de circulation

Dans ce nouveau projet, la gare était plus éloignée de la place de l'Horloge par rapport à l'implantation sur les allées de l'Oulle, mais elle restait à proximité des populations. Les rues existantes permettaient de desservir tous les quartiers de la ville et en particulier le centre.

« [...] D'après le projet (Kermaingant) le projet devait passer à l'est d'Avignon à 500 mètres de la ville dans la partie où il s'en rapprochait le plus, le projet a paru blesser les intérêts d'Avignon, parce que la station des voyageurs aurait été trop éloignée du centre de la population et laissait la ville et son territoire exposés aux ravages des inondations [...].

[...] Là on peut arriver sans obstacle en voitures de toutes les portes et de toutes les rues de la ville. Là l'embarcadère partage en deux la longueur de la cité et rayonne sur la principale de nos places, celle de l'Horloge, par des rues qui y conduisent directement, d'une part celle du Corps-Saint, Trois Faucons ; d'autre part celles des Vieilles Études, Saint-Marc et Bancasse [...]. »⁷⁷⁵

2.2.3.5.1.4 - Revitaliser un quartier et réutiliser un bâtiment existant, propriété de la ville

La suppression de la succursale des Invalides libéra les bâtiments et les terrains appartenant à l'ancien noviciat des Jésuites dans la partie sud de la ville.

La réutilisation d'un bâtiment pour y implanter une gare peut paraître aujourd'hui surprenante. Mais cette manière d'aménager la ville avait déjà été employée précédemment en Avignon, notamment pour l'implantation de la Préfecture, du Palais de Justice et de la Chambre de commerce. Toutefois, cette pratique n'avait jamais encore été utilisée pour une gare. Elle illustre la politique conservatrice de la municipalité quant à son développement futur, notamment par rapport à l'évolution des transformations urbaines apportées par la construction du chemin de fer.

« Depuis près de seize mois l'ancienne succursale des Invalides est sans affectation et par suite les rues voisines ont perdu la vie, le mouvement et les avantages que leur procurait cet établissement.

Monsieur le Ministre de la guerre avait promis de nous dédommager des pertes que faisait éprouver à notre ville, la suppression de sa succursale des Invalides, et que l'établissement de l'embarcadère dans ce local contribuerait à nous procurer ce dédommagement par la vie qu'il rendrait aux quartiers voisins [...].

Là il n'est pas plus éloigné de la gare de la Petite Hôtesse qu'il ne le serait de la porte de l'Oulle.

Aux Invalides, il est parfaitement abrité et contre tous les vents par les bâtiments voisins, par les arbres tant du parc de la succursale que du boulevard Saint-

⁷⁷⁵ - *Ibid.*

Michel, ainsi que par le rempart dont les mâchicoulis et les créneaux dépassent le niveau du chemin de fer [...]. »⁷⁷⁶

2.2.3.5.1.5 - Des travaux d'endiguement et l'aménagement de nouvelles rives

La municipalité souhaitait toujours se servir des voies ferrées pour se garantir des inondations. Ainsi, la construction de nouvelles digues au nord de la ville en 1848 permettait également le passage de la voie ferrée en amont du Rhône, le long du fleuve.

« Comparé au projet primitif de Mr Kermaingant, il est clair que le nouveau projet satisfait entièrement les intérêts que celui de Mr Kermaingant paraissait blesser. La ville est mise à l'abri des inondations au moyen de la ceinture formée par le chemin de fer en amont et en aval de la ville et par les remparts le long du Rhône. La station des voyageurs est rapprochée autant que possible du centre de gravité de la population [...]. »⁷⁷⁷

2.2.3.5.1.6 - De la réutilisation des remparts par le chemin de fer

Comme dans le projet de 1844, la ville souhaitait réutiliser le rempart pour y adosser le chemin de fer, mais la voie est ici construite à l'intérieur du mur d'enceinte. Néanmoins, la municipalité souhaitait conserver la propriété du rempart ; elle obligeait la compagnie à se conformer à ses instructions en ce qui concernait l'utilisation des murs, leur conservation et leur entretien. La compagnie devait s'adosser au rempart et construire la ligne en supprimant le chemin de ronde existant et en s'engageant à le reconstruire le long de la nouvelle voie.

« 1° La ville ne cède point la propriété de ses remparts. La compagnie concessionnaire aura seulement le droit d'appui contre la paroi intérieure des remparts dans lesquels elle ne pratiquera aucune ouverture et qu'elle sera au contraire obligée d'entretenir en parfait état de réparation et bien rejointoyés soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, en ayant soin de leur conserver leur caractère monumental primitif.

2° La compagnie concessionnaire aura cependant la faculté de construire un escalier dans une des tours qui sont en face du parc des Invalides, pour arriver dans ce parc sans être obligé de traverser la voie de fer.

3° La compagnie se charge d'acheter les tours qui peuvent appartenir à des particuliers. Elle ne pourra pas en faire un usage autre que celui qu'elle est autorisée à faire du rempart. Elle en aura le même soin et les cédera à la ville, quand celle-ci les lui demandera à un prix qui ne pourra excéder celui qu'en aura donné la compagnie.

⁷⁷⁶ - *Ibid.*

⁷⁷⁷ - ADV - Série S - Ponts et chaussées, département du Vaucluse, service ordinaire, bureau de l'Ingénieur en Chef, chemin de fer de Lyon à Avignon, passage d'Avignon. Le 6 mars 1852, A Monsieur le Préfet, signé l'ingénieur en chef du Vaucluse, Perrier.

4° La ville autorise la compagnie concessionnaire à établir la chaussée du chemin de fer sur son chemin de ronde ou boulevard intérieur, mais à la charge par la compagnie de remplacer ce chemin de ronde par un autre de neuf mètres de largeur entre la chaussée du chemin de fer et les murs de clôture qui pourraient être construits sur certains points du côté de la ville, le tout aux frais de la compagnie concessionnaire qui devra donner à ce nouveau chemin de ronde le même niveau qu'a le chemin de ronde actuel.

5° La compagnie concessionnaire est dispensée de remplacer le chemin de ronde, [...] le long de l'embarcadère des voyageurs, parce que les avenues de cet embarcadère, soit du côté de la campagne, soit du côté de la ville, et le boulevard intérieur de l'embarcadère, boulevard qui en reliera les diverses avenues, tiendront lieu de ce chemin de ronde [...] »⁷⁷⁸.

2.2.3.5.1.7 - Ouvrir une nouvelle porte dans le rempart

La ville avait envisagé le percement de nouvelles portes dans l'enceinte, notamment à l'occasion de l'aménagement du lotissement du couvent des dominicains, à l'ouest, et du percement d'une nouvelle rue à l'est (rue Thiers). La construction d'un chemin de fer fut également l'occasion d'ouvrir une nouvelle porte au sud de la ville.

« 7° La compagnie concessionnaire fera à ses frais et d'après un plan approuvé par le Conseil municipal, une grande porte, tant pour voitures que pour piétons, qui débouche de la rue Saint-Charles sur la promenade. Cette porte sera pourvue, également aux frais de la compagnie de ses fermetures conformes au modèle adopté par le Conseil municipal pour les autres portes de la ville.

8° La ville se réserve la faculté d'ouvrir, quand elle voudra et à ses propres frais, deux autres grandes portes, l'une à l'extrémité méridionale du portail Magnanen, l'autre sur le point du rempart où arriverait le prolongement de la rue du Saule (actuelle rue Thiers) tracé sur le plan de la ville, à deux cents mètres au nord de la tour de la pyramide⁷⁷⁹».

Lorsque Paulin Talabot emporta la concession de la nouvelle ligne, ses ingénieurs proposèrent un nouveau tracé à l'extérieur des remparts. En effet, comme la proposition de 1844, le projet des ingénieurs Perrier et Borel avait l'inconvénient d'engendrer des rayons de courbures trop serrés pour les voies. De plus, il s'approchait trop près de l'hôpital, ce qui entraînait de lourds travaux de séparation.

⁷⁷⁸ - ADV - Série S - 21 février 1852, *Rapport de la Commission chargée d'étudier le projet de tracé du chemin de fer de Lyon à Avignon dans la traversée de cette dernière ville.*

⁷⁷⁹ - *Ibid.*

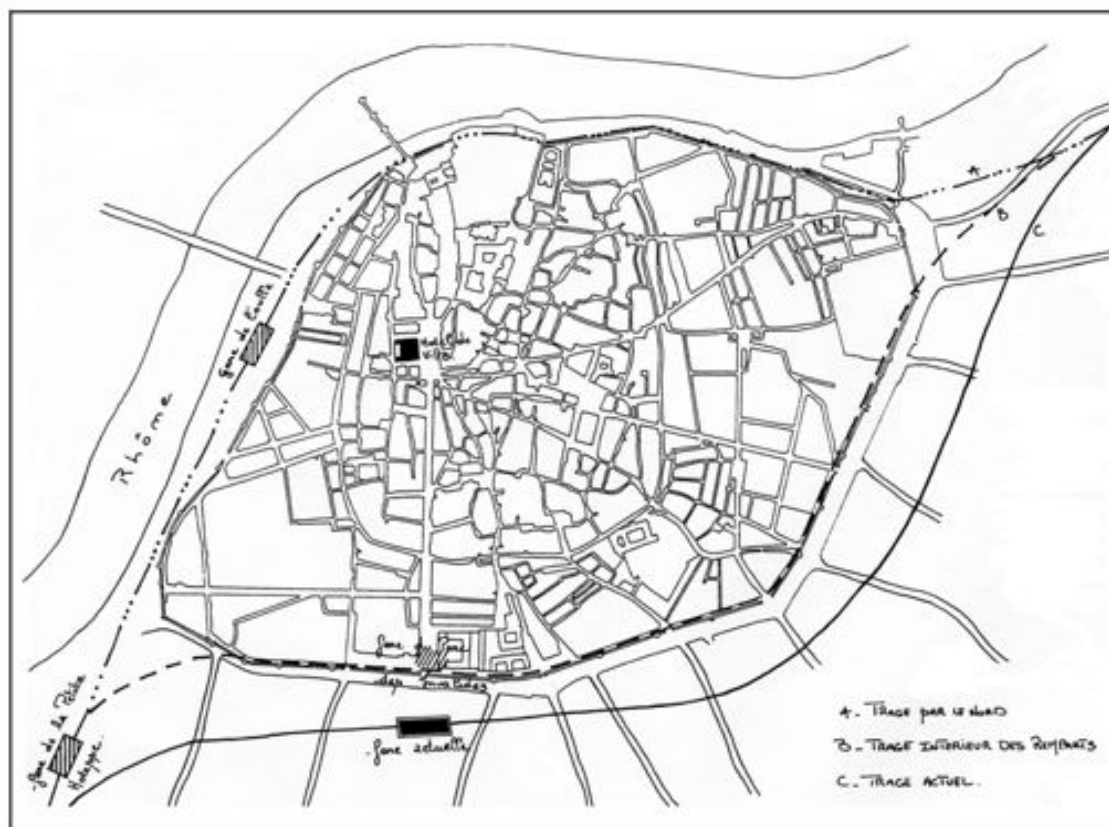


Fig. 212 - Projets d'implantation de la gare de voyageurs - (dessin de l'auteur)

tracé A, promenade de l'Oulle
 tracé B, parc des Invalides
 tracé C, gare actuelle

2.2.3.5.2. - L'ingénieur Talabot emporte la concession, la gare actuelle

Alors que jusqu'à cette date, la municipalité avait refusé tous les projets de ligne à l'est et à l'extérieur de la ville, elle approuva le nouveau tracé que la compagnie adjudicataire lui soumit en 1852.

La nouvelle ligne arrivait depuis la Petite Hôtesse, au sud de la ville, à peu près au droit de la porte Saint-Roch. De là, elle longeait le rempart sur un remblai, à une distance de 100 à 150 mètres, jusqu'au cimetière et obliquait vers l'est après le franchissement de la route de Lyon. La gare de marchandises restait sur l'emplacement actuel de la Petite-Hôtesse. La gare de voyageurs était prévue hors de la ville, à mi-chemin entre les portes Saint-Roch et Saint-Michel, placée à la hauteur du commencement du Parc des Invalides sur le prolongement de la rue des Vieilles Études.

Initialement, la compagnie avait proposé un autre emplacement plus à l'est, à la porte Saint-Michel. Mais la proximité de la route de Tarascon empêchait l'installation de la gare à cet endroit. L'emplacement retenu se trouvait donc entre les portes Saint-Michel

et Saint-Roch. La position de la gare à l'extérieur de la ville, entre ces deux accès, nécessitait d'améliorer les communications entre l'extérieur et l'intérieur.



Fig. 213 – Projet de la compagnie, la gare de voyageurs est positionnée dans le prolongement de la rue des Vieilles Études – (ADV)

2.2.3.5.2.1 - La construction d'une porte et d'une nouvelle rue

C'est donc pour remédier à la situation de la gare à l'extérieur de la ville, en un point où l'absence de porte rallongeait les distances avec le centre, que la compagnie proposa à la municipalité de construire une nouvelle porte et de créer une nouvelle rue à travers l'ancien établissement des Invalides, reliant ainsi l'embarcadère aux rues Calade et Saint-Marc et permettant ainsi un accès avec la place de l'Horloge⁷⁸⁰.

⁷⁸⁰ - AMA – DCMA - Séance du 27 octobre 1852.

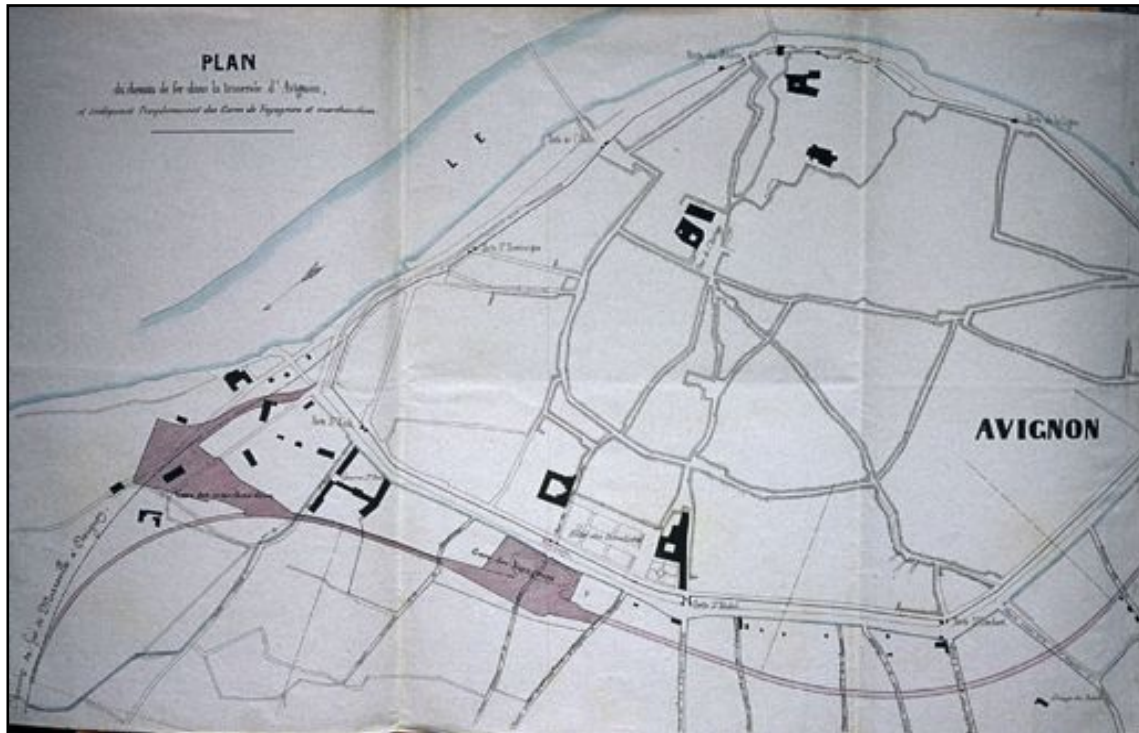


Fig. 214 –Implantation de la gare et création d'une nouvelle porte dans le rempart - (ADV)

2.2.3.5.2.2 - Penser autrement les relations au centre de la ville

La nouvelle gare de voyageurs était située approximativement dans le même alignement que le projet du Parc des Invalides, mais plus au sud et à l'extérieur de la ville. Cette solution rendait nécessaire le percement d'une nouvelle rue. Une première proposition dans ce sens avait déjà été faite lors de l'implantation de la gare sur les allées de l'Oulle. Cette fois-ci, il ne s'agissait plus simplement de prolonger une rue existante, mais de créer un cours et une rue à travers tout un quartier, de l'enceinte à la place de l'Horloge.

Pour justifier leurs propositions, les ingénieurs de la compagnie ont employé des arguments déjà utilisés lors des deux précédentes propositions. Ils soulignaient les avantages de la position de la future gare en mettant en avant sa proximité avec le centre de la ville et avec la place de la Comédie :

« [...] rapprocherait les établissements importants de la place de la Comédie [...] et mettrait tout aussi bien à sa portée ceux de la place de l'Horloge »⁷⁸¹.

⁷⁸¹ - *Ibid.*



Fig. 215 - Création d'une rue droite entre la gare et la place de l'Horloge - (ADV)

Cet argument est une des considérations les plus importantes pour le choix de l'implantation d'une gare, mais ici, la gare est naturellement plus éloignée de la place de l'Horloge que dans les deux précédents projets.

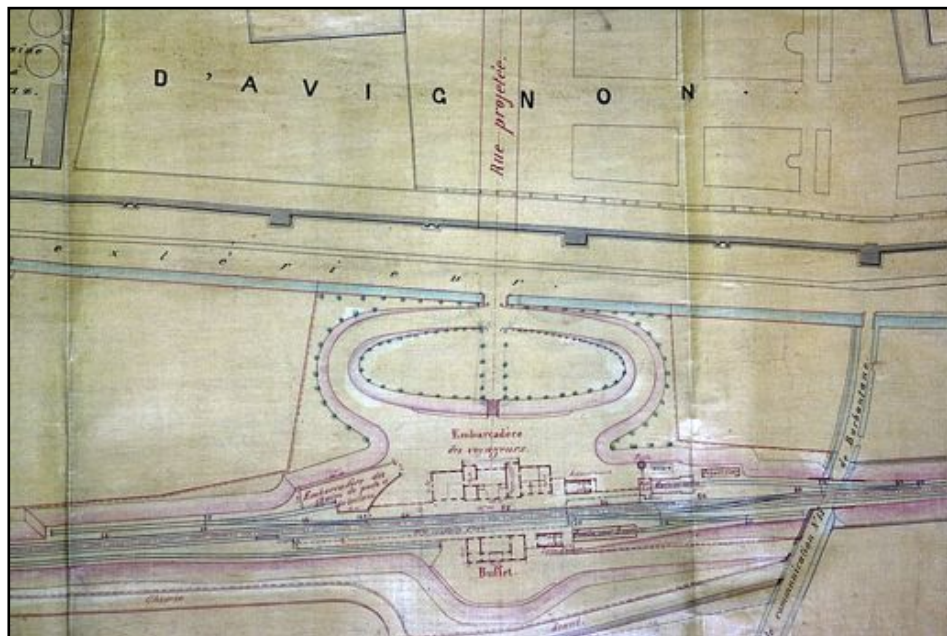


Fig. 216 - Plan de la gare et amorce de la rue projetée - (ADV)

2.2.3.5.2.3 - L'indemnisation de la ville

En échange des travaux et des frais supplémentaires consécutifs à la création d'une nouvelle porte, et donc d'une nouvelle barrière d'octroi, il fut prévu que la compagnie verserait une importante indemnité à la municipalité.

« L'ingénieur en chef, Mr Thirion [...], croyait que la compagnie préférant cette sécurité à son intérêt pécuniaire consentirait à dédommager la Ville des frais qu'entraînerait la création d'une porte vis-à-vis de l'ancienne rue des Vieilles Études, et lui accorder à titre d'indemnité une somme de 60 000 francs »⁷⁸².

2.2.3.5.3. - Le tracé définitif

2.2.3.5.3.1 - Le compromis technique

L'implantation de la gare fut finalement le résultat d'un compromis entre les communications du centre avec la périphérie et la technique et le coût des chemins de fer. La mise en place des voies nécessitait un rayon de courbure minimum et une distance maximale entre les gares de marchandises et de voyageurs.

De plus, des considérations techniques de visibilité préconisaient une distance maximum entre ces deux gares. L'implantation de la gare de voyageurs à la porte Saint-Michel éloignait les deux gares au-delà de cette limite autorisée.

« 1° Les rayons des courbes dont l'intérieur est de 500 mètres dans les limites prescrites, au cahier des charges, sont notablement plus grands que ceux du tracé rouge, son tracé est direct, plus facile pour la circulation des trains que ce dernier ; [...].

2° Son tracé étant établi en rase campagne on découvre facilement à distances les gares qui, étant placées sur le même alignement, ne donnent pas lieu de craindre que viennent s'interposer plus tard des constructions pouvant interdire la vue.

3° Les terrains à acquérir étant ouverts et non bâtis, on pourra si on ne peut traiter amiablement avec les propriétaires, occuper ces terrains en vertu de décrets d'urgence et sans attendre d'avoir à passer par la filière des formalités qu'entraîne la loi d'expropriation [...], formalités qui pourraient beaucoup retarder le service de cette partie de la ligne [...]. »⁷⁸³

2.2.3.5.3.2 - Le compromis foncier

La simplification de la mise en œuvre permettait de construire la voie ferrée de manière plus économique. Le nouveau tracé avait le double avantage de ne pas altérer la ville

⁷⁸² - *Ibid.*

⁷⁸³ - *Ibid.*

existante et d'être ainsi réalisable à un moindre coût puisque les terrains à acquérir étaient non bâtis⁷⁸⁴. En cas de désaccord avec les propriétaires, les terrains pouvaient être requis en vertu des décrets d'urgence ce qui évitait d'avoir à recourir à la procédure lourde et longue de la loi d'expropriation pour cause d'utilité publique.

« Tous ces motifs ont porté Mr Thirion Ingénieur en Chef de la compagnie concessionnaire à déclarer à la Commission que cette compagnie, à moins d'y être contrainte par l'autorité supérieure, ne consentirait jamais à exécuter le tracé vert, ni le tracé rouge, en premier à cause de l'excédent de dépenses et de divers obstacles au bon établissement de la station des voyageurs, le second à cause de son incompatibilité avec la sécurité et la facilité de l'exploitation »⁷⁸⁵.

2.2.3.5.3.3 - La victoire du point de vue technique sur le point de vue paysager

La commission municipale précisait dans son rapport que la gare était située, par rapport à la ville, dans une position moins favorisée que les précédents projets, sans toutefois en être trop éloignée. Mais si ce projet avait pour avantage de résoudre les problèmes techniques, d'être d'un moindre coût et de préserver les remparts et les promenades, il avait contre lui de supprimer la vue sur la campagne.

« Le tracé proposé ne paraît pas devoir exercer une fâcheuse influence sur les avenue de la Ville et sur sa communication avec son territoire, puisque, sauf quelques modifications que nous énoncerons plus loin, il établit d'une manière assez convenable le passage de tous les chemins, cours d'eau, etc. ; mais il nous semble destiné à diminuer les agréments des belles promenades qui entourent la ville au sud et à l'est et qui, resserrées désormais entre les remparts et la voie ferrée, n'auront plus pour horizon que l'aspect monotone et peu gracieux d'une chaussée en terre au lieu de celui de la magnifique campagne où la vue peut maintenant s'étendre au loin. Cet inconvénient a été pris en considération dans presque toutes les villes du Midi et notamment à Nîmes quoique le Chemin de fer passe à une plus grande distance de cette Ville que d'Avignon [...] ».

« À part la vue des promenades d'hiver, le tracé proposé ne modifie pas sensiblement l'aspect de la ville, il ne supprime ni les boulevards extérieurs ni ceux intérieurs, il ne touche pas aux portes, [...]. Son principal mérite consiste surtout en ce que les inconvénients qu'il offre sont assez faciles à faire disparaître et qu'il n'en présente pas d'incompatibles avec les intérêts de la ville comme ceux du tracé vert ainsi qu'on le verra plus loin, ou ceux de la sécurité de l'exploitation comme ceux du tracé rouge. La station est moins bien portée, il faut en convenir, que celle du tracé vert des principaux établissements de la ville, mais elle est encore assez rapprochée de la place de l'Horloge et aussi bien à

⁷⁸⁴ - En effet, si la loi de 1842 avait décidé que les communes fourniraient le terrain nécessaire à l'implantation des voies ferrées, le gouvernement était revenu en 1845 sur cette décision.

⁷⁸⁵ - AMA - DCMA – Séance du 27 octobre 1852.

portée que les autres des hôtels de l'intérieur et de la place Pie, centre de figure de la ville et principal centre commercial »⁷⁸⁶.

Cet aspect qui peut sembler de nos jours secondaire, mérite cependant qu'on s'y arrête, car il marque, d'une certaine manière, la fin des conceptions d'aménagements selon les principes du XVIII^e siècle : l'ouverture de la ville sur le paysage, par exemple, la place de la Concorde à Paris, la place du Peyrou à Montpellier, l'Esplanade à Nîmes, la Rotonde à Aix-en-Provence.

2.2.3.5.3.4 - Ouverture du débat, viaduc ou remblai

À Nîmes, la construction du viaduc avait été décidée pour permettre l'extension de la ville au-delà de la voie ferrée. Avignon, bénéficiant de larges espaces à l'intérieur de la ville, ne se préoccupait nullement d'une extension future. Un viaduc aurait cependant permis de conserver la vue sur le paysage, mais sa réalisation fut jugée trop coûteuse.

« On pourrait cependant y obvier en établissant les rails sur un viaduc, comme à Nîmes et à Tarascon.

Certainement la ville ne voudrait pas occasionner un trop grand surcroît de dépenses à la Compagnie, et ne lui demandera pas de construire ce viaduc sur toutes la longueur de son enceintes mais seulement sur la partie longeant les promenades, c'est-à-dire, depuis la Caserne Saint-Roch, jusqu'au chemin de la Fontcouverte [...].

Cette proposition ainsi réduite a été cependant vivement repoussée par les Ingénieurs de la compagnie. Ils ont objecté que la promenade de Saint-Michel n'est guère fréquentée que dans la saison d'hiver, non à cause de vue de la Campagne, peu attrayante à cette époque, [...] mais à cause de l'abri que lui prêtent les remparts ; que le chemin de fer, bien loin de diminuer les agréments de cette promenade [...]. »⁷⁸⁷

2.2.3.5.3.5 - Le remblai du chemin de fer contre les inondations et contre le viaduc

Lorsqu'au début des années 1840, Avignon souhaitait à l'image de Nîmes construire un viaduc, elle justifiait en partie cette idée par la nécessité de lutter contre les inondations du Rhône. Mais, contrairement à cette première proposition, l'idée du viaduc fut abandonnée pour les mêmes raisons.

« La plaine d'Avignon est actuellement préservée des inondations du Fleuve en amont par la digue du Pontet sur une partie de laquelle on a déjà établi une partie du chemin de fer de Lyon, venant se rattacher aux remparts près de la porte Saint-Lazare [...] ; en aval par le prolongement de la levée du chemin de

⁷⁸⁶ - *Ibid.*

⁷⁸⁷ - *Ibid.*

fer de Marseille venant aussi se rattacher aux remparts près de la porte Saint-Dominique [...]. »⁷⁸⁸



Fig. 217 - La gare reconstruite et agrandie au cours des années 1860 – cpa – (coll. de l'auteur)



Fig. 218 - Sortie de la gare, vers la ville - cpa – (coll. de l'auteur)

⁷⁸⁸ - AMA – DCMA – Séance du 27 octobre 1852.

Conclusion du deuxième chapitre

L'analyse de l'implantation du chemin de fer en Avignon a montré comment s'était posée la question du rapport du chemin de fer, principalement du rapport de la gare et de la ville, dans la création du réseau.

Si, du point de vue économique, l'utilité du chemin de fer a été reconnue très rapidement à Avignon, les difficultés liées au choix d'un tracé, à la mobilisation des capitaux et à la rivalité entre les compagnies concessionnaires et la batellerie ont différé la construction de la ligne entre Lyon et Marseille. Cette situation a retardé également l'implantation de la gare de voyageurs.

Toutefois, les vingt premières années qui ont précédé cette implantation ont correspondu à une phase de maturation dans la mise au point des tracés des lignes et dans le choix de la position de la gare des voyageurs, non seulement à Avignon, mais dans toute la France.

L'étude des voies ferrées et de la gare à Avignon s'est organisée autour de trois parties :

- le rôle des intervenants ;
- la question du chemin de fer et de la création des lignes aux abords d'Avignon ;
- l'implantation des gares.

L'étude des acteurs a mis en avant le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans la projection des tracés, qu'ils fussent au service de l'État ou à celui des compagnies de chemin de fer. Mais il existait une différence entre ces deux catégories d'ingénieurs. Les premiers travaillaient dans les départements et étaient chargés ponctuellement des études des lignes. Ils réfléchissaient à l'implantation de la gare à la demande de la municipalité. Les ingénieurs au service de la compagnie réalisaient les plans d'exécution des lignes et des gares de manière plus rationnelle. Le rôle des deux compagnies de chemin de fer, celle de Marseille à Avignon et celle de Lyon à Avignon, fut identique car elles furent dirigées par la même personne : Paulin Talabot. Le tracé de la ligne et l'emplacement de la gare de marchandises furent déterminés par la compagnie.

Mais, le rôle principal, dans le choix de l'implantation de la gare de voyageurs, a été tenu par la municipalité d'Avignon. Si pendant les années 1840, le tracé de la ligne fut envisagé en fonction de l'emplacement de la gare, au début des années 1850, l'emplacement de la gare fut imposé en quelque sorte par le tracé de la ligne. La compagnie décida de construire la voie ferrée au sud de la ville et à l'extérieur des remparts. Toutefois, l'emplacement exact de la gare fut défini par la municipalité.

La deuxième partie a eu pour objet de reconstituer l'historique des tracés, mais s'est intéressée également à plusieurs débats qui ont eu lieu autour de la concurrence des différents tracés de la ligne de Marseille à Avignon. Avignon, située sur la ligne principale entre Paris et Marseille, a joué un rôle important dans la construction de cette ligne. Le tracé de la voie ferrée fut un enjeu aux niveaux local et national. La difficulté de faire circuler les bateaux entre Arles et l'embouchure du Rhône pendant de nombreux mois, imposait la construction d'un chemin de fer. Les différents projets envisagés entre le Rhône et Marseille remettaient en question les intérêts acquis des villes de cette région. Entre la rapidité de communication entre Avignon et Marseille et une desserte locale, il fut choisi de desservir les villes qui bordaient le fleuve pour sauvegarder les intérêts commerciaux du département des Bouches-du-Rhône et pour assurer la liaison ferroviaire avec les lignes de chemin de fer construites ou à construire dans les départements du Gard et de l'Hérault. Mais ce choix n'a pas empêché de bouleverser les habitudes et d'anéantir la batellerie sur le Rhône. Par contre, le mouvement des voyageurs a été développé grâce à la facilité de ce nouveau moyen de transport et de nouvelles activités, comme le tourisme⁷⁸⁹.

La dernière partie a naturellement porté sur les différents projets d'implantation des gares à Avignon, et en particulier sur la gare de voyageurs dans son rapport avec la ville.

Trois solutions sont tour à tour envisagées pour implanter la gare de voyageurs dans la ville. L'évolution et le choix de ces emplacements sont directement liés à la politique d'aménagement d'Avignon. Ils montrent la persistance des idées urbaines dans la recherche continue de la proximité du centre et des activités économiques et industrielles. Les arguments employés pour défendre les différentes propositions sont toujours les mêmes, malgré des implantations différentes à l'ouest et au sud de la ville. Mais, si les préoccupations de la ville sont constantes et si les mots sont identiques, l'éloignement progressif de la position de la gare du centre vers la périphérie montre également une évolution dans la manière d'envisager la structure urbaine. Elle s'effectue progressivement et parallèlement à l'étude du plan d'alignement ; la ville n'est plus conçue par fragments mais d'une manière globale. La gare est implantée en fonction du rééquilibrage de la structure de la ville. Ces transformations s'effectuent avec l'apport de l'évolution des techniques ferroviaires et de l'importance croissante du rôle des communications dans la ville, mais au détriment de la relation de la ville avec son environnement paysager et avec son territoire.

Il est facilement admis que le chemin de fer a favorisé l'extension des villes et le développement des faubourgs et des banlieues, en facilitant le déplacement des

⁷⁸⁹ - SCHIVELBUSH W. - 1990

hommes et en leur permettant de s'établir à une grande distance de leur lieu de travail, là où les terrains étaient moins onéreux et l'air plus pur.

La position de la ville d'Avignon en matière d'implantation des gares dans la ville correspond, d'une manière globale, à la prise de conscience des problèmes qu'ont posés en France ces implantations. Elle peut être résumée en quatre grandes étapes.

1825/1838 - Tâtonnements

La ville d'Avignon s'intéresse rapidement à ce nouveau moyen de transport. Dès 1825, il est envisagé la création d'une ligne entre Lyon et Arles, qui passerait par Avignon. Dans une brochure émise en 1826 la compagnie faisait part de sa proposition⁷⁹⁰. Mais c'est en 1832 que le futur maire d'Avignon, Delorme, dépose auprès du Conseil des Ponts et Chaussées un projet réétudié par les ingénieurs Mellet et Henry.

Le passage du chemin de fer à proximité de la ville semblait donc une nécessité et un fait acquis pour la ville. Il devait pouvoir la desservir. C'est pourquoi elle repoussa, en 1837, le projet Kermaingant qui passait à 200 mètres de l'enceinte orientale. Elle souhaitait surtout profiter de sa position pour recueillir les marchandises circulant sur le fleuve et renforcer son rôle de ville entrepôt. Il ne semble pas, que dans la ville même, il se soit élevé une opposition contre le chemin de fer.

« [...] il était indispensable de diriger ce tracé par Tarascon ; et même par Arles et le port de Bouc afin de recueillir les provenances de Beaucaire, Nîmes, Alais et Montpellier, celles du canal du Midi ainsi que celles de la Méditerranée, [...] avantages que n'eût pas représenté une ligne tracée directement d'Avignon sur Marseille.

Par cette heureuse disposition, le chemin de fer de Lyon à Marseille par Arles réunira non seulement les produits considérables et les voyageurs des départements de l'Isère, de la Drôme, du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et des Basses Alpes, mais encore tous ceux de l'Ardèche, du Gard et de l'Hérault [...]. »⁷⁹¹

Mais c'est surtout à partir du moment où Talabot, dans son premier projet pour une ligne entre Marseille et le Rhône, envisage de ne pas poursuivre le tracé de la ligne jusqu'à Avignon, que la municipalité affirma ses positions dans le choix de la construction du chemin de fer⁷⁹².

⁷⁹⁰ - Archives Départementales des Bouches-du-Rhône (ADB-du-R) - Préfecture du Vaucluse, cabinet du Vaucluse, Avignon le 27 novembre 1832 : Monsieur et cher Collègue
«*Mr Delorme, actuellement Maire de cette ville a étudié depuis 6 ans le tracé d'une route en fer. Il s'est adjoint des ingénieurs distingués, MM Mellet et Henri et ils vont sous quelques jours présenter au ministre une soumission [...]*».

⁷⁹¹ - Notice Delorme, 1832, Lyon/Marseille.

⁷⁹² - La Chambre de commerce qui, lors des premiers projets, semble réticente, rejoint la position de la ville. À l'origine l'opposition de la Batellerie n'est pas importante. Elle devient plus virulente, le jour où elle se sent menacée. C'est sans doute pourquoi, dans un premier temps, elle défend le

1838/1842 - Une lutte âpre

Consciente plus que toute autre ville de la fragilité de son commerce, Avignon, par sa position, souhaitait non seulement conserver les avantages acquis, mais développer son commerce. Sa position dans la vallée du Rhône la mettait en concurrence directe avec d'autres villes de même importance, notamment avec Arles et surtout Nîmes. Ces deux cités étaient des villes commerçantes assez actives. La première grâce à son port sur le Rhône, la seconde grâce à ses nombreuses manufactures textiles. La rivalité entre la préfecture du Vaucluse et la préfecture du Gard était ancienne. Avignon voulait profiter de sa naturalisation récente pour se hisser au même niveau. La ville de Nîmes, éloignée de la mer et ne bénéficiant pas de la présence d'un fleuve était également très intéressée par la construction d'un chemin de fer. L'inauguration en 1839 et 1840 de la ligne Alès/Beaucaire lui permettait enfin de se mettre en liaison directe avec le Rhône. C'est pourquoi la ville d'Avignon se rangea très rapidement à la proposition du ministère des Travaux Publics. Elle offrit de construire à ses frais le pont-viaduc sur la Durance, de fournir gratuitement tous les terrains nécessaires à la construction du chemin de fer depuis Avignon, jusqu'à la limite du département du Vaucluse en bordure de la Durance, ainsi que de pourvoir aux frais d'études à faire immédiatement sur les terrains à parcourir pour raccorder de la manière la plus convenable les deux tracés.

Ainsi, au début des années 1840, Avignon est au cœur d'une lutte âpre, contre Arles et Tarascon, afin d'obtenir la tête de la ligne de Marseille au Rhône. Elle s'insurge contre le projet de Talabot qui l'excluait de cette ligne et elle se défend en invoquant sa position géographique, ses ressources, son commerce, et la nécessité de faire circuler les troupes cantonnées dans ses nombreuses casernes.

« Niera-t-on les ressources que présente cette ville, chef lieu du département de Vaucluse ? Qu'il s'agira de faire circuler dans le Midi du Royaume un corps de troupes [...], un port commode pour la réception et le mouvement du matériel, des lignes télégraphiques et de poste pour la transmission des ordres ou des dépêches dont l'exécution serait secondée par le Rhône et le Chemin de fer d'une manière sûre et instantanée. Quel accroissement d'impôts et de revenu ce moyen de communication avec ce centre important n'amèneraient-ils pas au trésor » ?

« De plus Avignon était le centre commercial d'où plusieurs départements limitrophes versaient leur produits dirigés ultérieurement vers Marseille. Il en résultait des convois énormes de marchandises effectués par les négociants d'Avignon, ville devenue un important entrepôt d'accumulation et de redistribution »⁷⁹³.

parcours du chemin de fer le long du Rhône, plutôt que d'envisager une ligne directe entre Avignon et Marseille.

⁷⁹³ - LEGAUD G., 1972.

Le gouvernement avait choisis de faire passer la ligne principale de Paris à Marseille par Avignon, en approuvant la section d'Avignon à Marseille du projet de Kermaingant en 1837. Toutefois, il hésitait encore sur la manière de financer le chemin de fer. Pour satisfaire à la fois les intérêts de la ville et ceux de la compagnie, le ministre des Ponts et Chaussées proposa que la ville intervienne dans la dépense en offrant les terrains nécessaires à la construction du chemin de fer. Cette suggestion allait dans le sens des propositions faites dans la loi de 1842.

« Dans une lettre au préfet du Vaucluse, le ministre des Ponts et Chaussées s'en expliquait, mais s'annonçait décidé à imposer à la compagnie qui serait chargée de l'exécution du chemin l'obligation d'en porter la tête à Avignon, si cette ville intervenait dans la dépense du pont-viaduc »⁷⁹⁴.

« Le Conseil municipal d'Avignon réunit le 4 Avril 1840 proposait de prendre en charge la moitié de la dépense de ce pont à construire.

Quels intérêts motivaient une telle position ? C'est d'Avignon que les voyageurs de Marseille à Lyon prenaient le bateau dans un sens, la voie de terre dans l'autre. En temps de guerre, c'est d'Avignon que les denrées, charbons et produits du Nord étaient réexpédiés vers Marseille et étaient transportés sur des charrettes vers Aix, Marseille, Toulon. Ce transit avait beaucoup contribué à la prospérité d'Avignon [...]. »⁷⁹⁵

1843/1851 - Lutte contre les inondations et proximité du centre

L'argument le plus souvent avancé dans la justification de tel ou tel projet fut la lutte contre les inondations. La municipalité souhaitait faire l'économie de digues en conservant les remparts et en les renforçant. Toutefois cet argument ne permet pas d'expliquer pour quelles raisons la municipalité voulait construire la gare sur les allées de l'Oulle. En fait c'est plutôt la volonté d'implanter la gare à cet endroit précis qui explique le passage de la ligne le long du Rhône. La proximité du centre administratif, du quartier de la porte de l'Oulle et le pont sur le Rhône justifient le choix de cet emplacement.

1851/1853 - Solutions de rechange

Au début des années 1850, la position de la ville, maintenue de façon tenace jusqu'à la fin des années 1840, devint plus souple. Deux raisons permettent de comprendre cette évolution.

⁷⁹⁴ - ADV - S2 n° 1 Marseille-Avignon. Lettre du Ministre au préfet de Vaucluse du 4 avril 1840.

⁷⁹⁵ - ADV - S2 n°1 Marseille-Avignon. Lettre de Bouvier (ingénieur en chef du Vaucluse) au préfet du Vaucluse, 16 avril 1840.

D'une part, la lutte contre les inondations a permis d'apporter de nouvelles solutions, notamment avec la construction de digues de protection au nord et au sud de la ville. La voie ferrée de la ligne de Marseille à Avignon avait été posée sur les digues construites au sud de la ville. Cette solution fut également retenue pour celle de la ligne de Lyon à Avignon, au nord de la ville. La protection de l'intérieur de la ville fut envisagée grâce au renforcement du mur d'enceinte lui-même. Un système de fermeture amovible entre les digues et la ville fut prévu au nord et au sud. Le rehaussement d'une partie de la voirie de la ville fut également envisagé.

D'autre part, depuis plusieurs années, la transformation interne de la ville était amorcée —l'hôtel de ville et le théâtre venait d'être reconstruits—, et la réflexion globale sur la structure interne et son évolution était partiellement achevée grâce au plan d'alignement et d'extension. Une première version du plan d'alignement, en 1842, montrait que les espaces libres avaient été pris en compte dans l'évolution de la ville. Cependant, en 1854, lors de l'approbation définitive de ce plan d'alignement, plusieurs aménagements avaient été modifiés et affirmés en fonction des changements apparus dernièrement dans la ville. La libération de l'hôpital des Invalides par les militaires, en 1850, avait remis en question cette partie de la ville et montré de nouvelles possibilités d'aménagements. La ville renonçait définitivement au projet de la porte de l'Oulle.

Toutefois, si le projet de l'ingénieur Perrier en 1851 permettait de souligner cette évolution en cours, rien ne nous indique quel fut l'auteur et l'initiateur de ce projet. était-ce la municipalité ou l'ingénieur des Ponts et Chaussées ?

Le projet du parc des Invalides illustre parfaitement comment la municipalité envisage son aménagement avant la construction définitive du chemin de fer et les bouleversements qu'il apportera par un accroissement des échanges et l'augmentation de la population. Avignon dans la première moitié du XIXe siècle a déjà l'esprit d'une ville musée, historique et touristique. Elle souhaite mettre en valeur ce qui existe, mais n'envisage pas des transformations importantes. C'est une ville statufiée où le poids du passé est trop lourd pour envisager un autre avenir.

Lorsque un nouveau projet fut soumis par la compagnie de chemin de fer, en 1852, la municipalité l'approuve sans aucune difficulté, malgré l'éloignement de la gare par rapport au centre.

Les différentes propositions d'implantations furent finalement un compromis entre l'évolution des réflexions urbaines et l'évolution de la technique de construction des chemins de fer. Alors que dans les deux précédents projets, l'implantation de la gare imposait le tracé de la voie ferrée, le choix du site du troisième à l'extérieur de la ville fut imposé par le tracé de la ligne. Cette attitude met en avant l'accroissement du rôle de la compagnie sur le choix du tracé aux abords de la ville.

Toutefois, la position de la gare fut déterminée par rapport à la structure globale de la ville et son équilibre. Mais ce n'était plus réellement une volonté purement municipale. Elle était dictée par une réflexion globale menée sur la forme de la cité par les architectes des bâtiments civils et l'architecte voyer de la ville, Pascal. L'utilisation d'outils de transformations urbaines, « comme la percée », ont permis cette implantation.

La technique et les communications ont été privilégiées au détriment de l'embellissement de la ville et du paysage. Le tracé du projet actuel a réduit les promenades et supprimé la vue sur la campagne. La ville, création d'un territoire, a rompu définitivement avec lui. Elle s'est inscrite désormais dans un autre système, celui du réseau des villes sur le territoire national.



Fig. 219 - Cours de la République - cpa – (coll. de l'auteur)

2.3. - Chapitre 3 - La rue et le cours Bonaparte

2.3.1. - L'idée de la percée

Nous avons vu dans le premier chapitre de cette deuxième partie que, depuis la Révolution, Avignon avait tenté d'ouvrir la ville aux nouveaux échanges grâce à une politique de réaménagement de son centre-ville. Pourtant, malgré l'agrandissement de la place de l'Horloge et la construction de nouveaux équipements, la ville était restée fermée sur elle-même.

Lorsque l'implantation de la gare de chemin de fer devient au début des années 1850 une nécessité, le chemin de fer a acquis une telle importance que les conceptions d'aménagement des premières décennies deviennent alors désuètes. Il ne s'agit donc plus de concevoir un projet, mais de passer à la réalisation. Il faut alors compter avec des facteurs nouveaux, comme l'implantation du terminus de la ligne de chemin de fer de Marseille à Avignon sur les terrains de la Petite Hôtesse qui fixe une fois pour toute le passage de la ligne au sud de la ville.

Mais surtout, l'arrivée du chemin de fer montre la nécessité d'une redistribution du trafic et d'un aménagement urbain à une plus grande échelle que ceux qui ont été envisagés précédemment. C'est donc l'occasion d'ouvrir la ville sur l'extérieur, de lui donner une nouvelle dynamique et une nouvelle orientation, en créant une rue droite à travers l'ancien tissu, au sud de la ville, qui joindrait la gare à la place de l'Hôtel de ville.

2.3.1.1 - La rue de la gare

L'idée d'une rue de la gare repose sur une conception des échanges et des circulations à l'intérieur de la ville qui prend en charge les échanges avec les autres centres existants, comme la poste aux chevaux ou les ports. Précédemment, de nombreux problèmes techniques ont montré qu'il était difficile pour les gares d'établir une liaison directe avec ces centres [Lambert M. 1989]. Il convient donc d'accéder ou de relier ces différents centres d'échanges par des rues. Les premières implantations de gare se fixent à proximité d'une porte d'octroi et de rues existantes, même lorsque celle-ci n'est pas immédiatement accessible. C'est le cas à Orléans, en 1843, et c'est le cas à Avignon, dans les années 1840, lorsque l'on envisage d'établir la station près de la porte de l'Oulle et dans l'axe de la rue de l'Oratoire. Lorsque les ingénieurs de la compagnie de chemin de fer arrêtent l'implantation définitive de la gare de chemin de fer, ils retiennent l'emplacement situé à proximité de la rue des Vieilles-Études.

Cependant, au début des années 1850, plusieurs exemples antérieurs d'implantation de gares⁷⁹⁶ ont montré la nécessité d'établir une voie de communication large et directe entre la gare et les principales activités de la ville. En effet, le développement des chemins de fer a multiplié les échanges entre les hommes et les villes secondaires veulent également participer à cette ère de progrès en améliorant la structure urbaine des cités.

« L'expérience a déjà prouvé qu'ils augmentent considérablement le nombre des voyageurs : avant leur existence, l'opulence et la nécessité étaient les causes exclusives des voyages ; avec les chemins de fer, il suffit du plus mince prétexte pour parcourir de grandes distances [...]. Il résultera inévitablement de ces migrations en tous sens que le goût s'épurera, viendra difficile sous le rapport monumental surtout, et que les villes secondaires, si elles ne suivent activement la voie du progrès, ne seront aux yeux des villageois eux-mêmes, que des villages plus spacieux que les leurs [...].

Vous avez par de récentes décisions, en créant un marché, en votant l'amélioration de notre pavé, reconnu en principe la nécessité d'augmenter les chances centralisatrices de notre cité, au double point de vue commercial et de la commodité matérielle. Dans l'examen du projet qui a été soumis à l'étude de votre commission d'alignement, celle-ci n'a pu s'éloigner de ce principe dont elle reconnaît l'excellence et dont la nouvelle rue sera une éclatante consécration.

En effet la douceur du pavé, l'élégance des rues, les airs de grande ville en un mot sont et seront toujours un puissant stimulant [...]. »⁷⁹⁷

2.3.1.2 - La rue droite et la conception urbaine du XIX^e siècle

Le projet d'ouverture du cours et de la rue Bonaparte (actuelles rue de la République et cours Jean-Jaurès), à Avignon, se trouve donc posé lors de l'implantation définitive de la gare au sud de la ville, dès 1852. La position exacte de l'embarcadère dépendait de l'axe de la rue qui devait rejoindre la gare au centre de la ville. À aucun moment, il n'est envisagé que ce centre ne soit pas la place de l'Horloge.

L'idée de la rue droite est imposée. Deux autres propositions de tracés, de formes courbe et brisée et s'appuyant partiellement sur des rues existantes, ne sont pas retenus. Ils ne conviennent pas à l'idée d'une communication directe entre la gare et la ville. Celle-ci ne peut se faire qu'avec une ligne droite.

« Au reste dans cette circonstance votre commission n'a pu qu'obéir à la voix des exigences que crée à la ville d'Avignon l'établissement du chemin de fer : si elle eût été capable de se laisser aller à des préférences de quartier, elle ne l'aurait pu, invinciblement liée comme elle l'a été à deux points fixes, la gare et le centre

⁷⁹⁶ - Lambert M., 1989 et introduction de cette thèse.

⁷⁹⁷ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853.

de la ville.

La commission n'a pu penser un seul instant qu'il y eut possibilité de douter que le centre de la ville ne soit la place de l'Horloge. Il s'agit donc de relier ces deux points par une nouvelle voie de communication.

La ligne droite a été unanimement acceptée par votre Commission [...]. »⁷⁹⁸



Fig. 220 - Plan de la ville d'Avignon après l'ouverture de la rue de la Gare - (AMV)

La commission propose le principe d'une rue droite d'une largeur de 15 mètres et longue de 650 mètres qui aurait en outre l'avantage de dégager l'hôtel de la Préfecture.

« Vous savez tous quelles dépenses a faites l'administration départementales pour dégager l'hôtel de la Préfecture et lui donner une avenue digne du premier administrateur du département, jusqu'à ce jour ses efforts sont restés infructueux. Votre commission est convaincue de donner une solution très satisfaisante à cet important problème par l'adoption du projet qu'elle vous propose »⁷⁹⁹.

Contrairement aux projets antérieurs qui envisageaient de mettre la gare de voyageurs en relation directe avec les rues existantes, l'implantation définitive de la gare est fixée à partir des transformations internes de la ville. La position exacte de la gare dépend du tracé de l'avenue.

« [...] Messieurs les ingénieurs du chemin de fer, désirant harmoniser la construction du débarcadère avec son avenue dans l'intérieur de la ville,

⁷⁹⁸ - A.M.A. - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853.

⁷⁹⁹ - *Ibid.*

attendent pour arrêter définitivement le point où l'entrée de la gare, que le Conseil municipal ait lui-même irrévocablement fixé le projet de la rue future »⁸⁰⁰.

2.3.1.3. - La ville change d'orient

Le chemin de fer fournit ainsi l'occasion à Avignon de concevoir la ville d'une façon plus globale. Il permet non seulement de développer une nouvelle politique d'aménagement urbain, mais aussi de renverser toutes les valeurs sur lesquelles la ville avait fonctionné depuis un siècle. Contrairement à l'idée générale qui veut que la rue de la gare soit le prolongement du chemin de fer dans la ville, — ce qui est certainement vrai lorsque à l'origine de l'implantation des gares, celles-ci sont placées de façon terminus —, cet équipement nouveau s'insère ici dans une nouvelle perception de la ville grâce à la percée. Il s'agit d'une nouvelle entrée de la ville qui constituera pendant plus d'un siècle la vitrine de la cité. Pour Avignon, cette transformation constitue un changement total et en profondeur de son organisation et de son orientation. L'implantation de la gare n'est pas envisagée par rapport aux rues existantes, mais en fonction des transformations futures de la ville.

Par rapport à l'ensemble de la cité, l'emplacement de la percée crée ainsi une situation nouvelle. Si la rue et le cours Bonaparte établissent, aujourd'hui, une relation évidente entre la gare et la place principale de la ville, le projet de la rue ne s'insère dans aucun projet préalablement établi. L'ouverture d'une rue entre la place de l'Horloge et le rempart sud n'a jamais été prévu, malgré le projet d'une voie entre la rue Calade (actuelle rue Joseph Vernet) et la porte Saint-Charles proposé dans l'étude du plan d'alignement de 1844. Cette rue aurait ainsi permis un accès direct, depuis le centre, à la gare de marchandises située à la Petite-Hôtesse.

« D'ailleurs l'ouverture de la future rue constituera une grande artère qui portera ses ramifications dans tous les quartiers de la ville et simplifiera singulièrement le plan général d'alignement que le gouvernement réclame avec instance, depuis longues années, et dont nous aurons prochainement à nous occuper. Le plan général étant admis, les habitants ne seront plus soumis aux décisions variables des administrations et leurs maisons ne seront plus frappées d'interdit⁸⁰¹ ».

Cette solution constitue, d'une certaine manière, la réponse aux différents projets que souhaitait réaliser la municipalité depuis le milieu du XVIII^e siècle ; elle voulait d'une part, redéfinir le centre et établir une communication directe avec la périphérie, et d'autre part, dégager les principaux équipements et les mettre en relation entre eux. Par exemple, lors de la construction d'un nouveau pont sur le Rhône, au début du XIX^e siècle, la possibilité d'implanter ce pont en fonction des rues existantes fut évoquée.

⁸⁰⁰ - *Ibid.*

⁸⁰¹ - AMA. - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853

Deux solutions furent envisagées : soit le pont était situé dans le prolongement de la rue de l'Oratoire, soit il était établi en face de la porte de l'Oulle et relié à la place de l'Horloge par une nouvelle rue créée dans le prolongement du pont⁸⁰².

Ces deux projets visaient un seul but : permettre un accès direct à la place de l'Horloge. Ces solutions seront d'ailleurs reprises lors de l'implantation de la gare au bord du Rhône. Cependant, aucune des différentes réflexions engagées par la municipalité lors de l'élaboration du plan d'alignement dans la première moitié du XIX^e siècle n'avait envisagé d'établir une relation directe entre le centre et la périphérie au sud de la ville. Pourtant, la nécessité d'une voie importante était effectivement reconnue et prévue. Lors de la première présentation du plan d'alignement au Conseil des bâtiments civils, en 1824, une voie nouvelle est effectivement envisagée à l'est de la ville, à l'emplacement actuel de la rue Thiers⁸⁰³. Si la nécessité d'une voie importante était effectivement reconnue et envisagée, la municipalité semblait manquer de moyens pour la réaliser.

Avant l'implantation du chemin de fer, les principaux accès au centre-ville s'effectuaient au nord-est, à la porte Saint-Lazare où arrivait la route royale de Paris à Antibes (actuelle nationale 7), et à l'Ouest, à la porte de l'Oulle, où débouchait le nouveau pont sur le Rhône et où accostaient les principaux voyageurs naviguant sur le Rhône. Les premiers projets d'implantation des gares visent de la même manière, les accès existants, la proximité du fleuve et les ports de la ville. À aucun moment, la municipalité envisage d'implanter la gare à l'est de la ville, dans le prolongement de la rue Thiers. Les trois principaux sites choisis pour y implanter les gares sont situés :

- au nord/est, à la porte Saint-Lazare pour la ligne d'Avignon à Lyon ;
- au sud/ouest, à la Petite Hôtesse pour la ligne d'Avignon à Marseille ;
- à l'ouest, à la porte de l'Oulle pour une station de voyageurs commune aux deux lignes.

Toutefois, la détermination de la municipalité de placer la gare de voyageurs sur la promenade de l'Oulle confirme d'une part sa volonté d'entériner le développement des quartiers ouest, et d'autre part d'établir une relation avec le centre de la ville qui soit la plus courte et la plus directe.

Lors de l'implantation définitive de la gare au sud de la ville, la création d'une rue de la gare correspond à l'idée de créer une nouvelle limite plutôt qu'à la volonté de prolonger le chemin de fer dans la ville⁸⁰⁴ — la gare est positionnée parallèlement aux remparts

⁸⁰² - Cf : 1^{er} chapitre, Plan général d'Alignement en 1844 et plan général d'alignement définitif de 1854.

⁸⁰³ - Le projet de ligne étudié par l'ingénieur Kermaingant, en 1837, prévoyait une gare à l'Est de la ville, en dessous de la Porte Saint-Lazare. Cette implantation fut rejetée immédiatement par la municipalité.

⁸⁰⁴ - LAMBERT M., 1989

— Cette limite renvoie au centre-ville. Ainsi, une nouvelle centralité apparaît avec la création de la rue Bonaparte. Si elle est pensée comme un cheminement, elle est également réalisée comme un but en soi.

2.3.1.4. - La gare et les bénéfiques du centre, le substrat à la percée

La ville d'Avignon trouve donc, avec l'implantation de la gare au sud de la ville, le moyen d'exprimer et de définir son souhait en établissant une relation directe entre le centre et la périphérie. Cette occasion lui est donnée par la nature même du chemin de fer. En effet, du point de vue de la ville, la gare tend à centraliser en un point donné toute l'activité commerciale d'une ville ou d'une région.

« L'établissement des chemins de fer par la rapidité et la douceur avec laquelle se feront désormais les déplacements, tend à centraliser toute l'activité commerciale dans les villes les plus importantes : déjà l'acheteur est assuré d'avance de n'y avoir qu'à choisir pour satisfaire ses goûts et le voyageur oisif d'y trouver des délassements et des distractions de toutes sortes. De leur côté les producteurs et les vendeurs, en matière de luxe surtout, comptant sur cette tendance évidente ne manqueront pas de l'alimenter, ceux-ci par les soins qu'ils apporteront à leurs approvisionnements, et ceux-là en favorisant leurs correspondants des grandes villes du choix de leurs produits supérieurs. Les villes secondaires doivent donc redoubler d'activité et de soins si elles ne veulent devenir plus que jamais les obscures succursales des grands centres »⁸⁰⁵.

La gare est donc d'une certaine manière une centralité en elle-même qu'il faut alors relier obligatoirement au centre de la ville et la percée devient donc le moyen par excellence d'établir cette relation entre l'intérieur de la ville et ce pôle, d'attirer sur la place principale le mouvement, synonyme de la ville vivante et donc importante :

« [...] Vous avez par de récentes décisions, [...], reconnu en principe la nécessité d'augmenter les chances centralisatrices de notre cité, au double point de vue commercial et de la commodité matérielle. Dans l'examen du projet qui a été soumis à l'étude de votre commission d'alignement, celle-ci n'a pu s'éloigner de ce principe dont elle reconnaît l'excellence et dont la nouvelle rue sera une éclatante consécration »⁸⁰⁶.

Mais la percée est aussi le moyen de transformer l'image de la cité en ouvrant celle-ci sur l'extérieur et en mettant la ville au rang des cités voisines qui ont bénéficié précédemment de cette ouverture.

⁸⁰⁵ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853.

⁸⁰⁶ - *Ibid.*

2.3.1.5. - La percée comme conception moderne

Lorsqu'il est proposé, dès décembre 1852, d'ouvrir une nouvelle voie au sud de la ville, les mots employés pour justifier la nécessité de la percée font référence principalement à l'idée de « modernité ». Une modernité technique, qui emploie les termes de commodité, sécurité et salubrité. Une modernité qui envisage de transformer l'habitat, de permettre l'augmentation de la valeur des terrains et de donner du travail à la classe ouvrière. Cependant, si l'idée d'embellissement reste associée à cette modernité, c'est au nom d'un principe qui juxtapose les idées de monumentalité et d'élégance, mais aussi celles de facilité de communication et d'utilité.

La percée est donc devenue en même temps que la gare le synonyme de « modernité » et c'est dans ces termes que le maire d'Avignon présente au Conseil municipal la nécessité de créer une nouvelle rue.

« Une occasion, que dis-je, une nécessité se présente de faire perdre à Avignon cet aspect de vieille Ville, de la faire entrer dans cette ère de progrès dans laquelle l'ont devancée déjà bien des villes de second ordre. Est-il nécessaire de vous citer Nîmes, Montpellier qui comptent par millions les dépenses qu'elles ont faites à l'occasion de l'établissement de leurs chemins de fer⁸⁰⁷ » ?

La ville, poursuit-il, doit saisir cette chance pour rester l'important centre qu'elle est. Les travaux entrepris à cette occasion compléteront les initiatives prises dans le cadre du plan général d'alignement.

2.3.1.5.1. - L'étrange relation de l'utile à l'agréable, une nouvelle conception de l'embellissement de la ville

L'idée d'embellissement depuis le XVII^e siècle et le XVIII^e siècle à évoluer. Il s'agissait auparavant de garantir à la ville une certaine image de la reconnaissance et de puissance du pouvoir royal. Au XIX^e siècle il s'agit alors de conjuguer la facilité de communication à cette notion. Ainsi à l'idée d'embellissement est jointe celle de l'utilité. Les monuments deviennent un produit. Il faut les mettre en valeur et les entretenir pour attirer les touristes. Pour accueillir ces nouveaux voyageurs, il faut de nouvelles voies de communications qui les conduiront directement à ces nouveaux « temples ».

« Votre commission d'alignement en adoptant le projet qu'elle vous propose est convaincue, qu'avec bien moins de dépense, nous obtiendrons les avantages d'embellissement et d'utilité qu'ont obtenus ces premières villes et que nous nous sauverons de délaissement où sont tombées les autres [...].

D'ailleurs, les monuments nombreux et remarquables qu'elle possède, le magnifique point de vue du Rocher, les riches collections de notre musée, nos souvenirs historiques enfin nous assurent pour toujours la visite des voyageurs touristes. Sollicitons les à prolonger leur séjour parmi nous en détruisant le

⁸⁰⁷ - *Ibid.*

dédale de nos rues et en les harmonisant avec les besoins d'élégance et de bon goût qui sont contractés dans toutes les grandes villes⁸⁰⁸».

2.3.1.5.2. - Nouvelles classes, nouvel habitat

Le percement de la rue permet non seulement d'ouvrir de larges voies de communication, mais aussi de transformer l'habitat lui-même et d'augmenter la valeur des terrains de la ville en diminuant le nombre de maisons et en les agrandissant. En effet, la surface bâtie à Avignon est trop importante pour la population et le rapport des immeubles est trop modique. La municipalité pensait donc que la diminution de la surface bâtie permettrait l'augmentation de la valeur des autres habitations.

« D'un autre côté, Messieurs, la surface bâtie de notre ville est beaucoup trop considérable pour sa population, personne n'ignore en effet qu'il y a eu dans Avignon, jusqu'à 90 000 âmes, tandis qu'aujourd'hui notre population intra-urbaine est à peine de 30 000. Rien ne prouve que les maisons aient diminué dans cette proportion ; il serait peut-être plus vrai de dire que la surface bâtie s'est accrue au contraire depuis cette époque. Il résulte de cette disproportion entre les besoins de la population et la surabondance des maisons, que ces immeubles sont d'un rapport modique et qu'ils ne sont pas de la part des propriétaires l'objet des soins d'entretien, d'embellissement et d'assainissement, surtout, en rapport avec le progrès de la civilisation et de l'hygiène publique et privée.

En diminuant donc la surface bâtie dans notre ville, nous augmenterons la valeur de ce qu'il en reste et nous porterons invinciblement nos concitoyens à reformer leurs habitations au double point de vue de l'élégance et de l'assainissement⁸⁰⁹».

De plus, ces travaux fourniront du travail pour la classe ouvrière. Deux raisons combinées qui ne pourront que convaincre les représentants de la bourgeoisie avignonnaise dont font partie les élus.

2.3.1.5.3. - Trois mots d'ordre, sécurité, salubrité, commodité

Parallèlement à l'évolution des idées d'embellissement, d'utilité et de communication, s'ajoutent les termes d'une nouvelle modernité technique : salubrité, sécurité et commodité. La notion d'hygiène⁸¹⁰, apparue au XVIII^e siècle et développée au XIX^e siècle, a évolué sur le plan technique. De plus, la création de réseaux d'égouts et d'eau apparaît antérieurement, dans d'autres villes françaises, notamment à Nîmes. Il existait précédemment des aqueducs sous certaines rues d'Avignon, mais il s'agit ici de renouveler le réseau et de l'inscrire dans la nouvelle gestion de la ville.

⁸⁰⁸ - *Ibid.*

⁸⁰⁹ - *Ibid.*

⁸¹⁰ - FOUCAULT M., BARRET-KRIEGEL B., THALAMY A., BÉGUIN F., FORTIER B., 1978.

« L'exécution totale de la rue Bonaparte sera une œuvre monumentale, il convient alors, de prévoir sur son parcours un vaste égout nécessaire et indispensable pour assurer la plus grande salubrité des maisons qui la bordent »⁸¹¹.

Ces différentes raisons devaient convaincre les représentants de la bourgeoisie avignonnaise d'ouvrir cette nouvelle rue et d'y implanter leur nouvelle demeure. Cependant, la chronologie de l'ouverture de la rue montre les difficultés de la ville à les convaincre. Les transformations apportées par la percée seront cependant réelles, mais elles ne seront pas immédiates. Il faudra attendre, l'implantation des banques et des grands magasins à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, pour que la rue Bonaparte, devenu en 1870 rue de la République, puisse prendre son visage actuel. À l'idée d'une rue bourgeoise, à laquelle le chemin de fer devait donner de la valeur, se substituera l'idée d'une rue marchande. L'étude comparative de plusieurs rues de la gare devrait permettre de montrer comment se modifie cette idée de la percée. De la situation économique de la ville, de la date de la création de la percée et de sa position par rapport au centre-ville dépend la « réussite » et la rentabilité d'une telle opération.

⁸¹¹ - Rue Bonaparte – Exécution de la partie comprise depuis la rue Calade jusque et y compris la maisons des hoirs Cauchard vis à vis la façade principale de l'Église du Lycée Impérial. Évaluation totale et détaille de la dépense à faire pour l'exécution du projet. Avignon, le 12 octobre 1857.

2.3.2. - Le projet de la rue Bonaparte

2.3.2.1. - La maîtrise d'ouvrage de la rue Bonaparte

L'idée de la rue Bonaparte émerge donc, en 1852, sous la municipalité d'Eugène Poncet, ancien député orléaniste, maire depuis août 1852. Toutefois, la réalisation de la rue se fera principalement sous la municipalité Pamard.

Les plans de la nouvelle rue ont été dressés, en 1852/1853, par l'architecte de la ville, Pascal. Il évalua successivement le montant des prix des terrains expropriés. Il s'occupa également de la rédaction du plan définitif d'alignement de la ville, approuvé par l'arrêté préfectoral du 1er septembre 1854.

2.3.2.1.1. - La municipalité Pamard

En juillet 1853, un nouveau préfet bonapartiste est nommé en remplacement de l'ancien préfet Coste, de tendance Orléaniste et soutien d'Eugène Poncet. Le nouveau préfet, Durand Saint-Armand, organise de nouvelles élections municipales afin de modifier l'orientation politique de la ville. Il fait nommer à la tête de la ville le docteur Paul Pamard, ancien conseiller municipal et fervent bonapartiste. Voici dans quels termes, le nouveau préfet expose son choix du nouveau maire :

« Je proposais au gouvernement de confier la Mairie d'Avignon à Monsieur Pamard, l'homme assurément de tout Avignon et de tout le département de Vaucluse, le mieux fait pour représenter et servir la politique napoléonienne. Le dévouement et l'attachement héréditaire de Monsieur Pamard pour la dynastie de Napoléon étaient universellement connu et personne n'ignorait que son père — et lui après son père — avaient eu le courage de conserver dans son salon pendant tout la Restauration comme depuis, le buste de l'Empereur Napoléon 1er⁸¹²».

Paul Pamard restera à la tête de la municipalité pendant douze ans, jusqu'en 1865. Malgré cette longue administration communale, il ne fit pas l'unanimité au sein de la ville. L'opposition se regroupa autour d'Eugène Poncet dès sa première élection. On lui reprocha principalement d'avoir mené une politique de pouvoir et non une politique communale, d'avoir endetté la ville par la politique de travaux qu'il avait entrepris. Il faut en effet rappeler que, parallèlement à l'ouverture de la rue Bonaparte d'autres chantiers et embellissements avaient été engagés, comme :

- l'aménagement de la place de l'Horloge — la reconstruction de l'Hôtel de

⁸¹² - Cité par REY G., 1970.

ville et du Théâtre avait précédemment entraîné des dépenses couvertes par un emprunt qu'il fallut rembourser —,

- l'agrandissement de la place Pie où une nouvelle halle fut construite,

- l'aménagement du rocher des Doms,

- la lutte contre les inondations, avec notamment la construction de digues et le surélévement d'une partie des rues de la ville,

- l'aménagement et l'exhaussement des boulevards autour de la ville, en parallèle à la restauration de l'enceinte par Viollet-le-Duc.

La municipalité bénéficia d'une aide de l'État et du département principalement pour les travaux de lutte contre les inondations.

« Vous vous plaignez d'une administration plus politique que municipale qui a usé et abusé de l'emprunt au point d'en contracter plusieurs en moins de sept années et qui pour faire face aux intérêts et à l'amortissement exigé par la loi, n'a pas craint d'en grever de 20 centimes additionnels pendant 34 ans, le principal de nos contributions directes⁸¹³».

2.3.2.1.2. - La paternité de la rue Bonaparte

Quelle est la part réelle de l'innovation apportée par Pamard et le second Empire ? Il faudrait une étude plus ample sur la période précédente pour répondre à cette question. On peut cependant noter, à ce sujet, que lorsqu'il était simple conseiller municipal de la ville dans les années 1840, Pamard s'était préoccupé à plusieurs reprises des travaux d'aménagements de la ville. En 1841, il avait été le rapporteur de la commission des travaux du rocher des Doms. Et en 1846, il :

« [...] avait préconisé la rectification de la place de l'hôtel de ville par l'acquisition par la ville, en vue de leur démolition, des maisons situées au sud de l'Hôtel de ville en bordure de la rue Géline. Un bâtiment à construire sur cet emplacement était destiné dans son projet à recueillir la Chambre et le Tribunal de commerce ainsi que différents services, et aurait heureusement complété l'harmonie de cette place avec le Théâtre et le nouvel Hôtel de ville⁸¹⁴».

En effet, si l'idée de la percée précède la municipalité Pamard, le nouveau maire soutiendra le projet et procédera à de nombreuses démarches auprès de l'État pour commencer les travaux de la rue. Il se rendra deux fois à Paris en 1855, une première fois pour obtenir du Ministre de l'Intérieur la promulgation du décret d'utilité publique, une seconde fois pour faire approuver par Napoléon III le plan général des travaux. Il apparaît comme le soutien de la politique de grands travaux préconisé par l'empereur. Il appliquera à la ville d'Avignon les principes de gestion nouvelle, comme l'emprunt. Toutefois, en 1860, il présente l'idée de la rue comme venant de lui :

⁸¹³ - *Ibid.*

⁸¹⁴ - LECHALLIER M, 1929.

« Une grande question se dressait devant nous : le chemin de fer avait été construit, la gare correspondait à un point de nos remparts qui n'était pas ouvert et qui nous séparait de cette voie importante de communication et exposait notre cité à être délaissée par les étrangers. Il fallait donc, non seulement ouvrir une porte à nos remparts, mais aussi créer une avenue qui permît aux voyageurs de pénétrer dans nos murs et qui répondît par son élégance, à l'importance de notre cité⁸¹⁵ ».

A la chute de Paul Pamard en juillet 1865, la rue de la république n'est pas achevée. Si la municipalité a procédé aux expropriations et à l'adjudication d'un entrepreneur, les travaux n'ont pas commencé. Il revient donc à la nouvelle municipalité, menée par Paul Poncet⁸¹⁶, de poursuivre l'opération commencée par son prédécesseur.

2.3.2.2. - Trois projets pour une percée

Le projet d'une voie nouvelle apparaît simultanément avec le projet d'implantation définitive de la gare au sud de la ville, en octobre 1852. Le 27 octobre, le Conseil municipal d'Avignon délibère sur l'emplacement de la gare à partir de trois projets qui lui sont soumis. Parmi ces trois projets que nous avons précédemment décrits dans la seconde partie, celui de la compagnie au sud de la ville sera retenu.

La compagnie du chemin de fer propose d'implanter la gare entre la porte Saint-Michel et la porte Saint-Roch et prévoit le double projet d'ouverture d'une porte dans l'enceinte et d'une rue pour relier la gare aux rues Calade et Saint-Marc.

« [...] à moins que la ville ne se décidât à construire une nouvelle porte vis-à-vis de la station, et à créer aussi une nouvelle rue traversant l'ancien établissement des Invalides et reliant ainsi la station à la rue Calade et à la rue Saint-Marc [...]. »⁸¹⁷

Le Conseil municipal approuve le projet de la compagnie à condition que celle-ci s'engage à payer les frais de construction et de surveillance de la porte et qu'elle établisse le bâtiment de la station :

« [...] de manière que son axe coïncide avec celui de la rue projetée sur le prolongement de celle des Vieilles Études⁸¹⁸ ».

S'il est envisagé dès l'origine la création d'une nouvelle rue dans le prolongement de la gare, son emplacement exact n'est pas défini. Pour la compagnie de chemin de fer, l'idée de la rue est énoncée comme devant relier la station à la rue Calade et à la rue

⁸¹⁵ - Discours du Maire, 25 juin 1860, Archives. Départementales, 3 M 106, Personnels des Mairies, cité par REY G., 1970.

⁸¹⁶ - Fils d'Eugène Poncet, ancien maire d'Avignon et sous lequel la percée avait vu le jour.

⁸¹⁷ - AMA. - Délibération du Conseil municipal du 27 Octobre 1852.

⁸¹⁸ - *Ibid.*

Saint-Marc. Cependant, pour la municipalité, il s'agirait de prolonger la rue des Vieilles-Études jusqu'à la gare.

Il faut attendre le 4 février 1853 pour que la ville expose devant le Conseil municipal l'emplacement exact d'une voie de communication entre la gare et la place de l'Horloge. Si, initialement, il n'est pas question d'une voie de dégagement de la gare, il s'agit cependant très vite d'une rue qui doit relier la gare à la place de l'Horloge.

Lors de la séance du Conseil municipal, trois projets d'emplacement de la nouvelle rue sont envisagés :

- La toute première hypothèse est de prolonger la rue des Études. Mais cette solution a contre elle, d'une part d'arriver obliquement sur la place de l'Horloge et son prolongement au-delà de la place de l'Horloge aboutit en face de la Banque de France : le dégagement des avenues de la promenade du Rocher sont alors rendu impossible⁸¹⁹ ; d'autre part, d'être coûteux, car il nécessite l'acquisition d'un nombre important d'immeubles de valeur.

Une variante de cette solution consiste à emprunter la rue Bancasse qui rejoint la rue des Vieilles-Études. Mais ce tracé courbe est rejeté, car il a également beaucoup d'inconvénients, dont le principal est de n'être pas droit :

« [...] celui de la rue Bancasse proposait à votre commission d'arriver en ligne courbe à la rue Calade [...] ; de la Calade à la place de l'Horloge on arriverait en agrandissant les rues Saint-Marc et Bancasse, mais sans pouvoir faire disparaître les nombreuses lignes courbes qu'elles [les rues] présentent dans leur parcours. Ce projet n'empiétant que sur des façades de maisons offre plus d'un inconvénient grave ; ne satisfaisant nullement au besoin d'ouvrir une rue élégante et monumentale ; il coûterait beaucoup plus que le tracé Saint-Martial »⁸²⁰.

- Le tracé Saint-Martial est la troisième éventualité. Cette proposition s'affranchit de toute situation préexistante et se définit de manière purement géométrique. Il prend comme référence deux points situés, l'un au centre de la future place de l'Horloge, en face de l'Hôtel de ville et l'autre fixé à 7,50 mètres de l'angle Nord-Ouest de la façade de l'église du Lycée⁸²¹.

Pour le rapporteur du projet, ce tracé a comme avantage d'arriver sur la place de l'Horloge de manière géométriquement idéale, c'est-à-dire dans l'axe du petit côté de la place. Son prolongement vers la place du Puits-des-Bœufs permet une communication aisée avec le Rocher de Doms. De plus, cette proposition utilise les voies existantes au

⁸¹⁹ - AMA - Délibération du Conseil municipal du 4 février 1853.

⁸²⁰ - *Ibid.*

⁸²¹ - *Ibid.*

maximum, n'empiète que sur des intérieurs de parcelles dont le coût est d'autant moins élevé que la municipalité possède déjà un grand nombre des immeubles à acquérir.

C'est naturellement le troisième projet qui sera retenu. Les deux premiers furent jugés trop coûteux et ne correspondaient pas à l'idéal géométrique de l'idée d'une percée : la première arrivait obliquement sur la place de l'Horloge, la seconde était sinueuse. Selon le Conseil municipal, le projet retenu est jugé économique, car il utilise un maximum de rues existantes et n'empiètent que sur des intérieurs de parcelles. Cependant le coût de l'opération sera, en fait, notoirement sous-estimé, mais la majorité souhaitait ardemment voir réaliser ce « projet grandiose » capable :

« [...] d'imprimer à notre ville ce caractère de progrès et d'embellissement qu'il est si utile de lui donner »⁸²².

2.3.2.3. - La Percée, une ligne droite et large

Il apparaît pourtant que le choix de cette solution a été implicitement décidé lors de l'implantation de la gare au sud de la ville :

« [...] car en approuvant le tracé du chemin de fer à l'extérieur des remparts, vous avez implicitement reconnu la nécessité d'ouvrir une large voie de communication entre la gare et l'intérieur de la ville »⁸²³.

C'est-à-dire que parmi les trois solutions d'emplacement qui furent envisagées pour la communication entre la gare et la place de l'Horloge, les deux tracés qui s'appuyaient sur le prolongement de la rue des Vieilles-Études ne permettaient pas d'offrir une rue droite et large. Seul le tracé de Saint-Martial est décrit comme étant une véritable percée et comme étant le projet qui peut modifier et embellir considérablement la ville. Le rapport du Conseil décrit ce projet d'une façon très enthousiaste et ne manifeste aucun intérêt pour les autres propositions.

« [...] La ligne droite a été unanimement acceptée par votre Commission. Quant à la largeur de la nouvelle rue, votre Commission a été unanime en s'arrêtant à celle de 15 mètres »⁸²⁴.

De plus, il semble que l'implantation de gare en face de la rue des Vieilles-Études n'ait jamais été véritablement envisagée comme quelque chose de définitif. En fait, dans son rapport d'implantation de la gare au sud de la ville, la compagnie avait placé approximativement la station en face du prolongement de la rue en attente de l'étude du projet définitif par les services techniques de la ville :

822 - *Ibid.*

823 - *Ibid.*

824 - *Ibid.*

« [...] Dans plusieurs séances du conseil, à propos du prolongement de la rue des Études dans le parc des Invalides, il a été tacitement préjugé en quelque sorte que la nouvelle porte serait faite dans la continuation de cette rue.

Cette pensée en effet surgissait presque involontairement à cause de l'existence même de la rue des Études qu'il s'agissait seulement d'agrandir »⁸²⁵.

2.3.2.4. - Les opposants au projet

Une première enquête publique sur le projet de la rue est lancée le 12 novembre 1853 en vue de l'approbation du plan d'alignement. Des oppositions aux projets sont faites, mais elles sont écartées par la municipalité. Une nouvelle enquête d'utilité publique eut lieu à partir du 5 juillet 1854. De nouvelles oppositions se firent entendre, mais la municipalité les écarta également.

Toutefois, deux d'entre-elles eurent un retentissement plus important et dépassèrent le cadre même des enquêtes. Il s'agit des administrateurs du musée Calvet dont dépendaient le Jardin des plantes et le Muséum d'Histoire Naturelle, et du Génie Militaire qui avait la jouissance des parcelles comprises entre le pénitencier et l'hospice des Invalides. Ces terrains étaient immédiatement concernés par l'implantation de la nouvelle voie entre la gare et la rue Calade.

2.3.2.4.1. - Le projet des administrateurs du musée Calvet

La principale opposition au projet proviendra donc des administrateurs du musée. Le jardin et une partie de la bibliothèque du musée d'Histoire Naturelle étaient installés sur les terrains de Saint-Martial⁸²⁶.

« Le projet de rue traverserait un des deux établissements confiés à nos soins. Il faut insister sur l'importance de la conservation de ces deux établissements. Les deux ensembles forment un tout qui nous met en première ligne après Paris [...]. Une branche de la précieuse bibliothèque se trouve dans l'établissement que doit traverser et détruire la rue projetée. Après Paris, Avignon, possède là le plus bel ensemble littéraire qui puisse être offert à l'étude de l'histoire naturelle dans toutes ses divisions. Enfin, le complément de toutes ces richesses se trouve dans le Jardin des plantes où plus de 6000 végétaux sont cultivés, sans parler des vases garnis de plantes de serre, plantes grasses ou autres, au nombre de 6000, ni des cent variétés d'orangers. La rue ne peut s'effectuer sans couper en deux les bâtiments affectés aux serres et aux collections »⁸²⁷.

⁸²⁵ - *Ibid.*

⁸²⁶ - Ancien monastère et collège, les bâtiments furent utilisés par le Musée Calvet jusqu'en 1833, date à laquelle le musée déménagea rue Calade (rue Joseph Vernet) dans l'hôtel de Villeneuve.

⁸²⁷ - ADV - *Oppositions des administrateurs du Musée d'Avignon au projet de rue qui couperait en deux le Musée d'histoire naturelle et le Jardin des Plantes qui en dépend.* 1er décembre 1853.

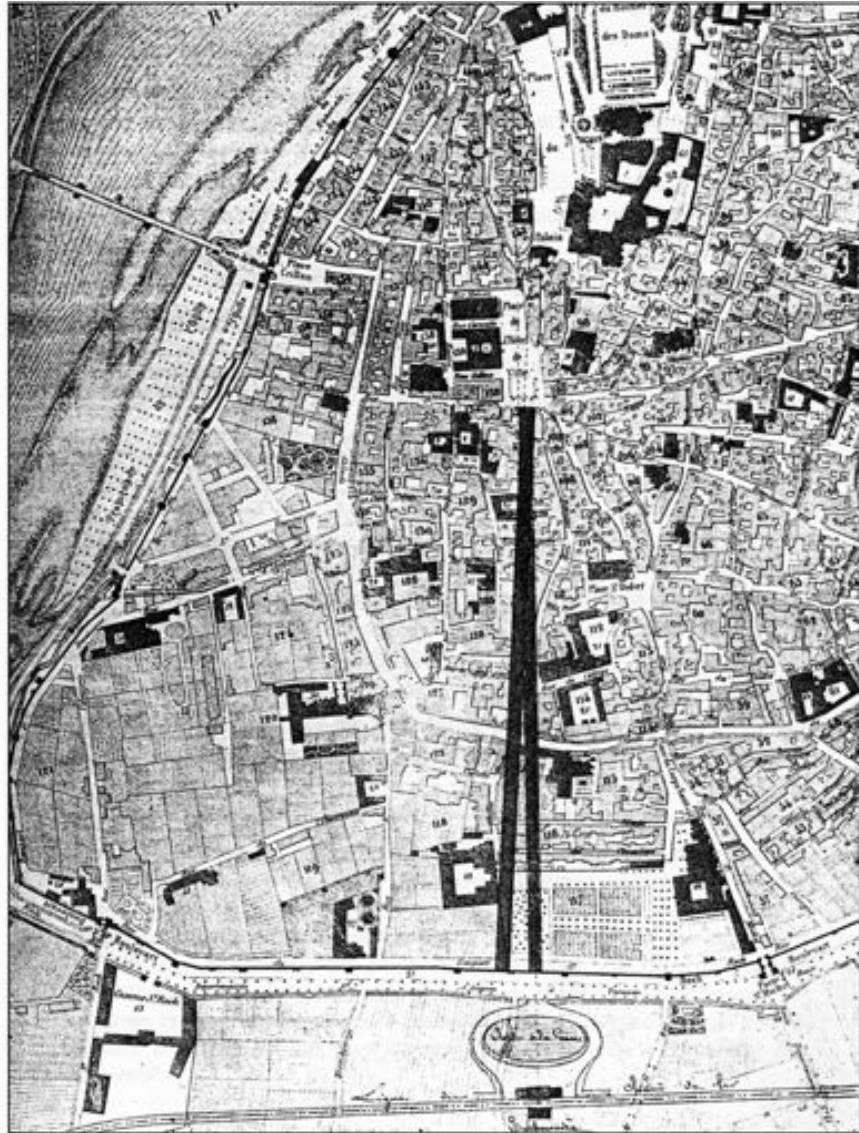


Fig. 221 - Contre-Projet des administrateurs du musée Calvet⁸²⁸ – (AMA)

Les administrateurs du musée contestent la construction de l'embarcadère qui prend comme point de référence la rue projetée allant de la gare à la place du Palais des Papes.

« Quels motifs ont pu déterminer l'administration du chemin de fer à choisir un point de préférence à tout autre, à paraître par là commander la rue dans une direction arrêtée d'avance et rendre inutiles les oppositions qui pourraient se produire plus tard à l'ouverture de l'enquête » ?

Cependant ils proposent un projet qui, tout en conservant l'idée d'une large percée, laisserait de côté le local de Saint-Martial :

⁸²⁸ - TAUPIN J.L., 1973. *Contre projet proposé, sans succès, par Auguste De Loye et le conseil d'Administration du Musée Calvet [...]*.

829 - *Ibid.*

« Tel serait un tracé qui, [...], prendrait ce second point à 7,50 mètres de l'angle sud-est de Saint-Louis. Il est vrai que la ligne qui en résulterait ne serait pas parfaitement parallèle au plan de façade de l'Hôtel de ville et du Théâtre, mais on peut dire que dans l'exécution ce défaut serait insensible »⁸³⁰.

L'administration semble rester totalement indifférente à cette contestation. Les administrateurs du musée réitèrent leur opposition au projet dans une seconde lettre datée du 1er octobre 1853. Toutefois ils ne pourront que s'incliner devant la volonté municipale, en posant néanmoins certaines conditions :

« Il n'est pas possible de⁸³¹ faire marcher le projet de la rue indépendamment de la réédification du musée Requien. L'un ne peut pas aller sans l'autre.

[...] Nous disons plus : avant de toucher à ce qui est, il faudrait que l'emplacement et les bâtiments qui doivent remplacer Saint-Martial fussent achetés, appropriés, meublés et que l'opération d'exécution de la rue commençât par la translation des collections et du reste [...]. »⁸³²

2.3.2.4.2. - Le double projet du Génie Militaire

Parallèlement les administrateurs prennent contact avec le Génie militaire afin qu'ils réagissent contre le projet de la nouvelle rue. En effet celle-ci traverserait non seulement le Muséum d'Histoire Naturelle, mais aussi le parc des Célestins dont les militaires avaient la jouissance. Dans une lettre datée du 22 novembre 1853, le chef du génie militaire répond aux administrateurs des musées que le Maire de la Ville d'Avignon, consulté par le Génie à ce propos, lui a prétendu que le projet de la rue n'était pas encore étudié et que les propositions faites par la municipalité n'étaient que des avant-projets.

« Le chef du Génie fait connaître que le maire d'Avignon lui a déclaré que le projet d'une rue destinée à relier directement la place de l'Hôtel de ville à la gare du chemin de fer, [...], n'a pas encore été étudié ; que d'ailleurs à l'époque où cette étude aurait lieu, elle serait conformément aux règlements en vigueur, accompagnés d'une enquête, par suite de laquelle des modifications considérables pourraient être faites aux avant-projets et qu'enfin la seule indication qu'il puisse donner aujourd'hui sur ces avant-projets, c'est que la rue dont il s'agit passerait presque à l'extrémité des Célestins »⁸³³.

Si le chef du Génie n'était pas opposé à ce que la voie publique devant l'hospice des Invalides soit élargie sur le parc des Célestins, il s'opposait par contre à ce que cette

⁸³⁰ - *Ibid.*

⁸³¹ - *Ibid.*

⁸³² - *Ibid.*

⁸³³ - Archives du Génie, Article 8, Section 6, Avignon - 22 novembre 1853. Demande des administrateurs des musées concernant l'ouverture présumée d'une rue au travers du parc des Célestins.

propriété soit coupée en deux. Par conséquent, il proposait d'ajourner les observations soulevées par ce problème.



Fig. 222 - Projet du Génie Militaire (Les ingénieurs militaires ont tracé au crayon noir le projet de la rue de la gare) – (SHAT)

Toutefois, le directeur du Génie ne partageait pas l'opinion de cet officier car selon ses informations la gare était déjà en construction dans l'axe de la place de l'Hôtel de ville et que cet axe coupait en deux les terrains du parc des Célestins.

« Le directeur [...], rend compte que déjà d'après les renseignements qui lui sont fournis par l'un des administrateurs des musées d'Avignon, l'axe des bâtiments de la gare en construction serait établi sur l'axe même de la rue qui couperait en deux le parc des Célestins et qu'on aurait l'instruction d'établir sur la même ligne une nouvelle porte de la ville, pour l'exécution de laquelle la compagnie des chemins de fer accorderait un subside de 60.000 francs »⁸³⁴.

834 - *Ibid.*

Néanmoins, il semblerait qu'il ne fut pas donné suite à ces observations. La municipalité avait trouvé le moyen de les satisfaire en faisant un échange de propriétés. Toutefois, sur un ancien plan d'Avignon conservé aux archives du Génie au Château de Vincennes, il a été dessiné au crayon de papier un double tracé de rue allant de la gare à la place de l'Hôtel de ville. Le premier tracé s'appuie sur la rue des Vieilles-Études qu'elle prolonge jusqu'à la place de l'Horloge pour arriver dans l'angle Sud/Ouest de la place. Le second tracé, prend sans doute comme point de départ, l'emplacement définitif de la gare pour arriver au même endroit. Cependant aucun commentaire n'est fait sur ces deux coups de crayon.

2.3.2.5. - Les enquêtes d'utilité publique et leur résultat

Une fois le tracé de la rue déterminé, et malgré les oppositions, l'étude du projet suit son cours. Le projet présenté dans le plan d'alignement est soumis à l'examen du Conseil des bâtiments civils du département du Vaucluse du 25 février au 13 juin 1854.

Le Conseil demande que plusieurs modifications soient apportées au plan d'alignement, et plus particulièrement au projet de la rue de la Bonaparte. Il désire que la percée soit élargie de 15 mètres à 25 mètres entre le rempart et la rue Calade. Il aurait également souhaité donner cette largeur à toute la rue, mais cette surlargeur fut jugée trop importante dans la partie comprise entre la rue Calade et la place de l'Horloge. La densité de la ville à proximité du centre aurait entraîné un surcoût des frais d'expropriation.

Le Conseil municipal approuve les modifications apportées par le Conseil des bâtiments civils du Vaucluse le 17 juin 1854 et une seconde enquête est ordonnée le 5 juillet 1854. De nouvelles réclamations sont faites contre le projet de la percée. Le Conseil municipal les écarte à nouveau lors de la réunion du 9 août 1854 et maintient sa délibération du 17 juin 1854 proposant le plan d'alignement conformément aux modifications indiquées par le Conseil des bâtiments civils du département. La municipalité était déterminée à réaliser cette nouvelle rue en dépit des contestations.

2.3.2.6. - Le projet de la rue Bonaparte et l'approbation du plan d'alignement

Finalement, c'est à la date du 1er septembre 1854 que le plan d'alignement de la ville d'Avignon fut homologué ainsi que l'approbation du percement de la future rue Bonaparte. Le projet sera déclarée d'utilité publique le 29 octobre 1854 par un décret impérial⁸³⁵.

Ce décret envisageait :

⁸³⁵ - Cf : Annexe 2, 1^{er} chapitre d'Avignon

« [...] l'exécution par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, de la Percée de rue allant de l'embarcadère du Chemin de fer à la place de l'Hôtel de ville, et du dégagement de l'avenue de l'ancien palais des Papes et de la promenade du rocher des Doms par l'élargissement de la rue Bon Parti, vis-à-vis la Banque, et par l'agrandissement partiel de la place de l'Hôtel de ville et de celle dite du Puits-des-Boeufs [...]. »⁸³⁶



Fig. 223 - Détail du Plan d'alignement de 1854 avec le tracé de la rue la gare – (AMA)

L'exécution de la voie et de la place de l'Horloge était prévue en trois phases :

- de la gare à la rue Calade,
- de la rue Calade à la place de l'Horloge,

⁸³⁶ - 1er septembre 1854, Homologation du Plan Général d'Alignement de la Ville d'Avignon, arrêté de Monsieur le Préfet du Vaucluse, Signé Durand-Sr-Amand, Préfet de Vaucluse.

- l'agrandissement des places de l'Horloge et du Puits-des-Boeufs, et l'élargissement de la rue Bon-Parti, vis-à-vis la Banque de France.

Le décret ne définissait pas les bâtiments qui devaient être construits à l'alignement des rues ou des places. Il indiquait uniquement la hauteur minimale des planchers du rez-de-chaussée en fonction du niveau des inondations, soit une hauteur de 23,75 mètres. Il était prévu que la réglementation de la voirie et la hauteur des maisons seraient définies ultérieurement par un cahier des charges.



Fig. 224 – Détail du plan d'alignement de 1854 – Le cours – (AMA)

Il prévoyait la construction d'un égout pour recevoir les eaux ménagères et pluviales, la desserte en eau potable des maisons, l'éclairage de la voie par le Gaz et la pose de candélabres espacés tous les 20 mètres. La voie publique devait se composer d'une chaussée pavée avec des cailloux décapités, de 7,50 mètres de largeur et de deux trottoirs pour piétons d'une largeur de 3,75 mètres chacun.

Associée à la place de l'Horloge dans le plan d'alignement, la percée organise la ville par rapport à un nouvel axe nord/sud. Elle achève la séparation amorcée au XVII^e siècle entre les fonctions de représentation et de marché. L'aménagement de la place Pie et la création de la rue Thiers à l'est de la ville forment le pendant de cette double opération et viennent compléter ce dispositif.

Le prolongement de la rue au-delà de la place de l'Horloge est également envisagé. Il s'agit de dégager la place du Palais des Papes et de la relier à la place de l'Horloge.

De nouveaux aménagements en prise directe sur la percée sont occasionnés par le projet :

- l'ouverture d'une nouvelle rue perpendiculaire à la rue Bonaparte permet le dégagement de l'hôtel de la Préfecture et par cette liaison le fait communiquer avec la place de l'Hôtel de ville ;

- la rue Prévot disparaît sous une large percée qui permet le dégagement de la place Saint-Didier.

2.3.3. - Le parcellaire et le bâti sur le passage de la rue

2.3.3.1. - La nature du site et les occupants

Le percement de la rue et du cours Bonaparte modifie l'espace, non seulement « circulatoire », mais également la répartition des fonctions propres de la ville. S'il peut y avoir une corrélation entre ces deux éléments, ils peuvent aussi être pris séparément, et éventuellement combinés différemment entre eux.

La rue et le cours Bonaparte viennent occuper deux types d'espaces : des espaces bâtis et des espaces vides. De même, différentes particularités existent en fonction de ces deux types d'espaces. Allons de l'extérieur à l'intérieur de la ville.

1ère phase

Le cours Bonaparte est créé des boulevards extérieurs jusqu'à la rue Calade. Il coupe en premier :

1 - le parc des Invalides. C'est un terrain appartenant à la municipalité mais dont la jouissance est réservée aux militaires. Leur présence dans cette partie de la ville est récente puisqu'elle date de la redistribution des biens ecclésiastiques. Ils occupaient deux ensembles de bâtiments distincts:

a - les Célestins, sur un axe faubourien de la ville et menant à la porte Saint-Michel ; b - l'ancien noviciat des Jésuites, fondé en 1589, dont la construction s'effectue principalement aux XVII^e et XVIII^e siècles. Il est transformé en succursale de l'hôtel des Invalides de Paris lors de la confiscation des biens religieux. La succursale est supprimée en 1850.

« Ce vacant faisait partie, depuis de trente ans, des locaux affectés à l'ancienne succursale de l'hôtel des Invalides militaires à Avignon, lorsque cette succursale fut supprimée en mil huit cent cinquante ; la ville en avait la nu-propriété en vertu des décrets du 28 avril et du 31 août 1818 et de l'ordonnance royale du 5 août 1818 ; en exécution des décisions de Mr le Ministre de la guerre du 21 septembre et du 10 novembre 1854, il fut fait remise à la ville d'Avignon, suivant procès verbal du 20 février 1855, de la jouissance de la portion du parc des Célestins (ou parc de l'ancienne succursale des Invalides) non occupée par le pénitencier militaire alors en construction, les dit vacant constitue une partie de cet ancien parc des Célestins⁸³⁷.

⁸³⁷ - Estimation par lots : Vente en un seul lot du vacant situé au devant de l'hospice Saint-Louis formant les lots désignés au plan par les n° 1-2-3-4-5-6 et 7. Fait à Avignon, par le soussigné Eugène Pascal, architecte de la ville, le 6 mars 1861.

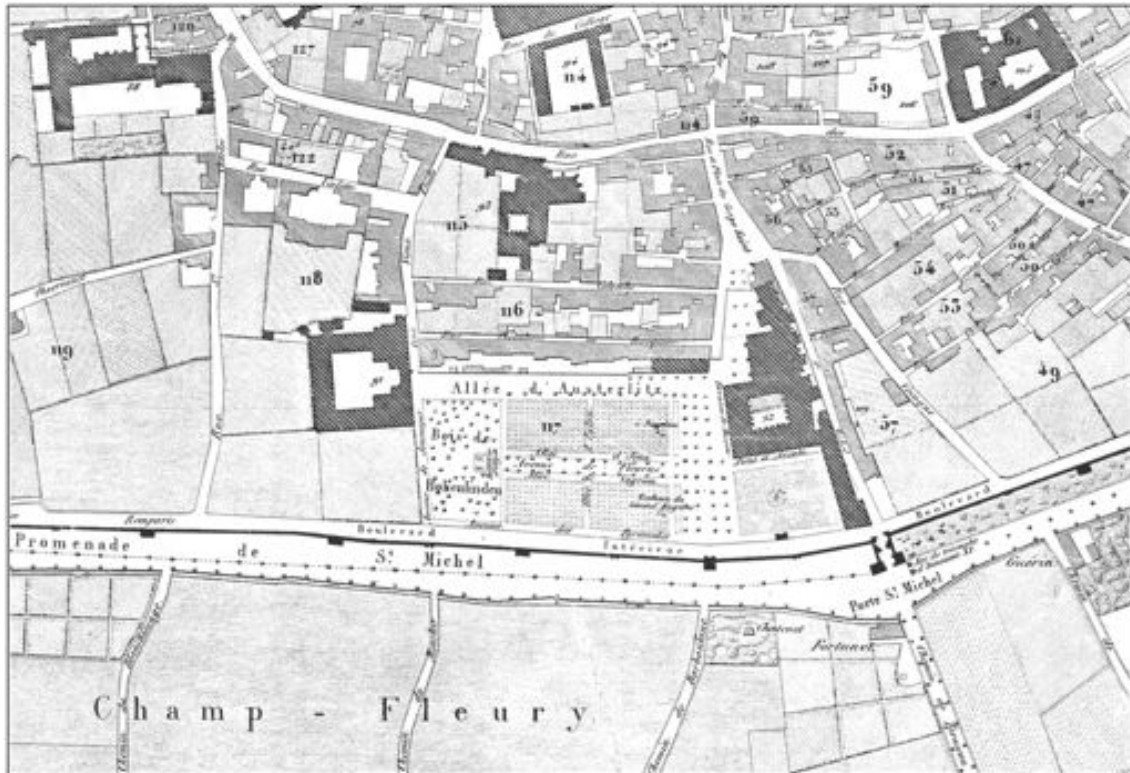


Fig. 225 - Plan du site du cours Bonaparte avant son percement – Détail plan 1836 – (BN)

Le parc des Célestins, qui appartenait à la municipalité en nu propriété, restait à la jouissance du ministre de la guerre, — un pénitencier fut établi dans le couvent des Augustins au cours des années 1850 —. L'hospice Saint-Louis devait servir à l'établissement de l'hospice des Indigents et d'un dépôt de mendicité.

« Deux ans après, le Prince Louis Napoléon Bonaparte, président de la république, en visite à Avignon, annonça la remise des bâtiments à la ville et le remplacement des Invalides militaires par des Invalides civils. Le nouvel établissement reçut le titre d'Hospice Saint-Louis »⁸³⁸.

« Tour à tour la municipalité Poncet réclame l'abandon par l'État à la ville des anciens bâtiments de la succursale des Invalides, fait opposition à la vente des arbres provenant du parc de cet établissement, et finalement obtient du gouvernement la cession des bâtiments de Saint-Louis. Le Conseil municipal remercie Son altesse Impériale le Prince-Président et accepte les conditions imposées par le ministre de la guerre pour la remise du couvent Saint-Louis et de l'avenue de Jemmapes⁸³⁹.

Le terrain, situé entre l'hospice des Invalides et les bâtiments des Augustins, sera finalement échangé par les militaires, contre la propriété de la caserne Saint-Roch qui appartenait à la ville. Cet échange se fit :

⁸³⁸ - GIRARD J., 1958.

⁸³⁹ - Cf. Délibérations du Conseil municipal du 12 mars, 28 juillet, 2 et 13 octobre, 5 et 12 novembre 1852, LECHALLIER M, Tome 2 p. 55.

« [...] moyennant une somme de 30000 frs versées par la ville et destinée à des travaux de réparations et d'amélioration à apporter à la caserne Saint-Roch », [Rey Geneviève, 1970].

2 - Le cours, après avoir traversé le parc des Célestins, coupe un lotissement composé de deux rues : la première rue se compose de petites maisons de type faubourien⁸⁴⁰ : parcelles traversantes ou non, étroites (une porte et une fenêtre en rez-de-chaussée) avec façade principale sur rue et abri en fond de jardin.

3 - Après le lotissement, le cours traverse le Jardin des plantes et les bâtiments de Saint-Martial. Ancien monastère et collège, les bâtiments furent utilisés par le musée Calvet jusqu'en 1833, date à laquelle le musée déménagea rue Calade dans l'hôtel de Villeneuve. Une école normale d'Instituteurs s'y installa de 1835 à 1880. Elle fut remplacée par un temple protestant jusqu'en 1898, date à laquelle s'installa la Recette principale des postes jusqu'en 1955. Le musée d'Histoire Naturelle resta à Saint-Martial jusqu'en 1898. Ce sont les bâtiments conventuels construits en 1700 par Pierre Mignard qui furent démolis lors de l'ouverture de la percée.

Le Jardin des plantes déménagea temporairement sur une partie des terrains de l'ancienne succursale des Invalides. Puis il fut transféré sur un terrain acquis à cette occasion par la ville, à proximité de la nouvelle gare de chemin de fer, lorsque la municipalité céda ce terrain au Génie, en 1861, pour la construction de la caserne Hautpoul. Le Jardin des plantes déménagea définitivement à la fin des années 1860 lorsque la gare fut reconstruite. La municipalité acheta à cette occasion la propriété du docteur Michel, située à côté de Saint-Martial pour y transférer définitivement le Jardin des plantes. Celui-ci retrouvait approximativement le lieu où il avait été créé.

2ème et 3ème phases

La rue Bonaparte fut divisée en deux phases lors de sa réalisation :

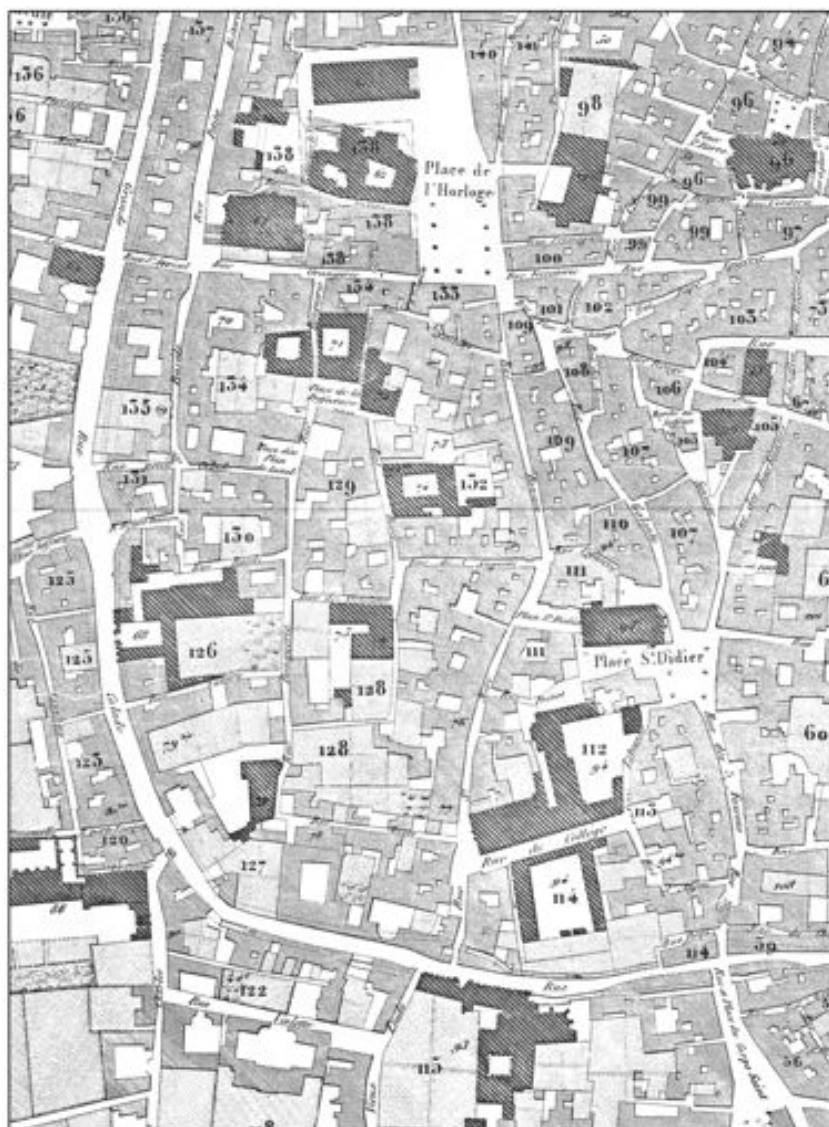
- la première, de la rue Calade à la rue du Collège d'Annecy. Dans cette partie, la percée se superpose partiellement à l'ancienne rue Saint-Marc. Le côté est de la rue est partiellement conservé. La création de la voie permet le dégagement de l'église du Collège qui deviendra, en 1857, chapelle du Lycée. C'est l'ancienne église des Jésuites construite au XVII^e siècle.

- la seconde, de la chapelle du Lycée à la place de l'Horloge. La percée tranche dans le bâti, principalement en cœur d'îlot. Dans cette partie, la percée se superpose à de nombreux hôtels et édifices :

- propriété des Pères de la Foi,
- couvent Notre-Dame du Refuge,

⁸⁴⁰ - C'est-à-dire de petites maisons unifamiliales, à RDC ou RDC + 1, composées de deux ou trois ouvertures. Cf. B. HUET, M. LAMBERT et M.F. MARTIN - 1986.

- le Jeu de paume qui a servi de Théâtre jusqu'en 1728, date de la construction de la Comédie, place Crillon.
- l'hôtel de Villemune,
- le couvent des religieuses Augustines,
- la librairie Aubanel,
- l'hôtel de Serre,
- et une école communale.



*Fig. 226 - Plan du site de la rue Bonaparte avant son percement
Détail plan 1836 – (BN)*

La rue Bonaparte, entre la rue Joseph Vernet et la place de l'Horloge, se situe à la jonction de deux quartiers, entre les rues Chauffard, Bancasse et Théodore Aubanel. La rue Chauffard est l'ancienne rue Dorée. La signification de cette appellation provient, selon Achard, « d'une niche placée sur la façade dont la pierre

était dorée et probablement aussi la statue qu'on y mit»⁸⁴¹. Toutefois, cette appellation pourrait également provenir de la présence dans cette rue des hôtels de riches notables avignonnais⁸⁴².

2.3.3.2. - Le parcellaire ancien et son bâti

L'analyse du tissu ancien révèle trois morphologies anciennes de parcelles en fonction des caractéristiques de surimposition de la percée.

Le tracé de la rue se superpose à un parcellaire qui se situe tantôt en bordure de rue, tantôt en cœur de l'îlot, tantôt en périphérie de la ville, tantôt au centre. Le tissu se compose soit de grandes parcelles vides de toute construction en périphérie, soit de parcelles plus petites et denses lorsque la percée se superpose à la rue Saint-Marc et s'approche de la place de l'Horloge.

Si l'on compare le parcellaire rencontré lors du percement de la rue et celui de l'ensemble de la ville, on constate que les parcelles situées à proximité de la place de l'Horloge sont plus amples et plus grandes que celles situées dans le centre de la ville et le long des voies anciennes qui mènent des remparts au centre.

Si la plus petite parcelle n'a que 22 m² de superficie, la plus grande⁸⁴³ couvre une surface de 1678 m². La majorité des parcelles moyennes se situent entre 50 et 260 m². Pour l'ensemble des terrains, la moyenne générale est de 257 m² par parcelle.

On observe deux types de parcelles :

- l'une étroite et profonde le long des rues Bancasse, Saint-Marc et Auzereau, bâtie sur la rue avec un jardin à l'arrière.
- l'autre multiforme qui se distingue cependant par deux types de bâti :
 - des hôtels particuliers construits en bordure de rue avec un jardin à l'arrière,
 - des bâtiments publics, comme le musée, semi-publics/semi-privé comme le Jeu de paume, ou quelques équipements scolaires.

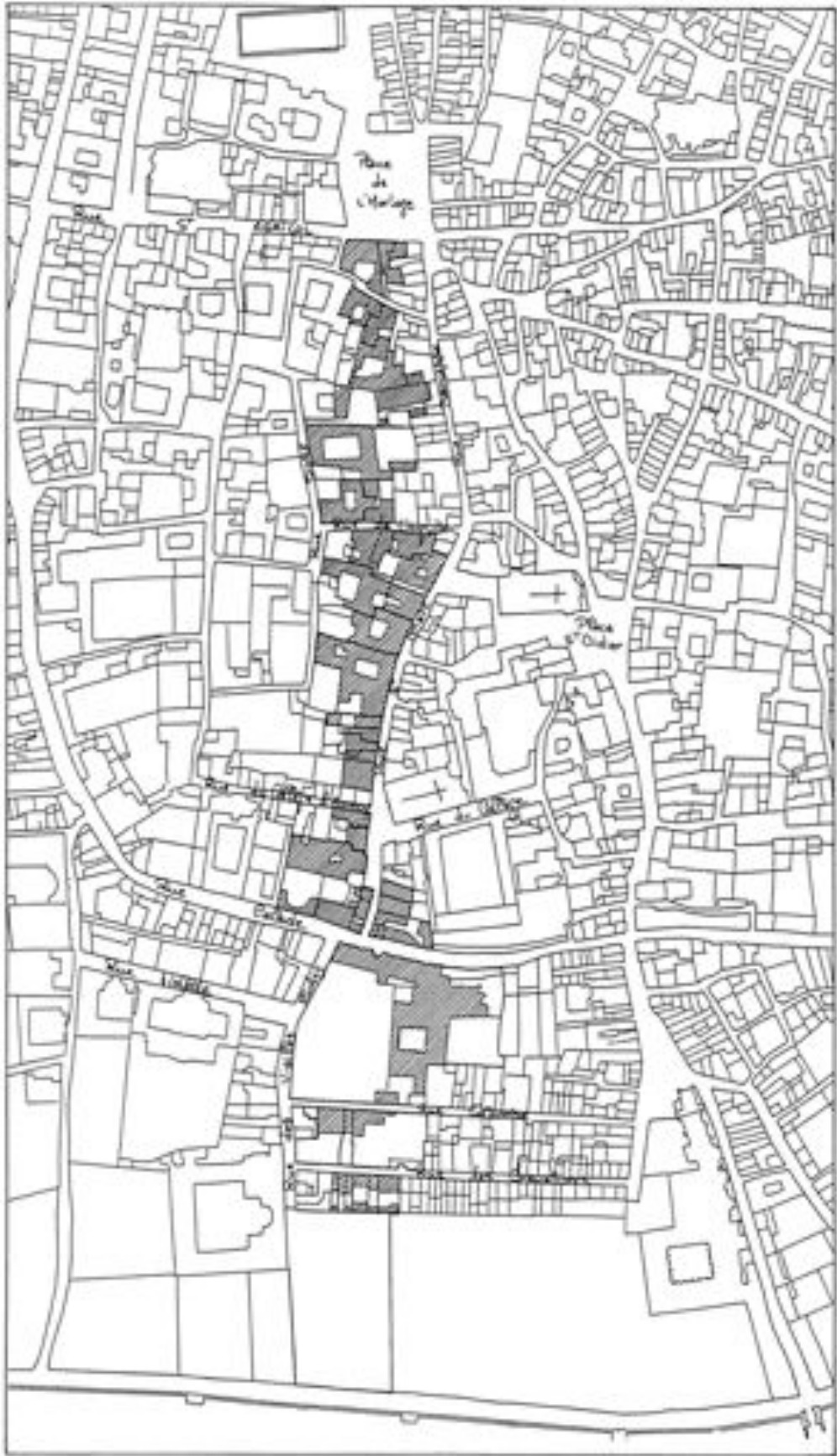
Les rues perpendiculaires à l'opération, les rues Argentières, Mignard et du Collège d'Annecy, ainsi que la rue Bancasse et une partie de la rue Saint-Marc, sont bordées principalement de constructions de faibles largeurs. Les rues parallèles, la rue Dorée et l'autre partie de la rue Saint-Marc, sont bâties de constructions de type hôtel particulier.

L'ensemble des rues sont bordées de deux ou trois étages sur rez-de-chaussée.

⁸⁴¹ - Cité par GIRARD J., 1958.

⁸⁴² - C'est l'explication donnée dans l'ouvrage collectif, *Histoire de Nîmes*, 1982, pour l'appellation de la rue Dorée à Nîmes.

⁸⁴³ - Sans compter les jardins de Saint-Martial et des Célestins.



*Fig. 227 - Ancien parcellaire situé sur le tracé de la rue et du cours Bonaparte
(Dessin de l'auteur)*



Fig. 228 - Surimposition de l'ancien et du nouveau parcellaire de la rue et du cours Bonaparte - (Dessin de l'auteur)

Chaque maison appartenait intégralement à un seul propriétaire. L'expropriation des terrains révèle qu'un faible nombre de locataires ont reçu des indemnités. Par exemple, lors de la troisième phase, seuls trois locataires ont touché des indemnités pour vingt-huit propriétaires. D'après les professions de ces derniers, l'activité économique du quartier semblerait plutôt dominée par les rentiers, les professions libérales (médecin, juge d'instruction et notaire), et l'imprimerie. Toutefois, nous ne connaissons que les activités des parcelles touchées et non celles qui donnent sur les anciennes rues, telles les rues Dorée et Bancasse. Néanmoins, on peut émettre l'hypothèse que l'opération se situait à la charnière de deux quartiers, l'un correspondant à celui des notables et des bourgeois, l'autre correspondant à celui des manufacturiers.

Les quelques plans que nous avons retrouvés ne nous renseignent pas sur l'occupation du rez-de-chaussée des maisons. L'activité des propriétaires⁸⁴⁴ nous laisse penser qu'il y avait peu de commerces.

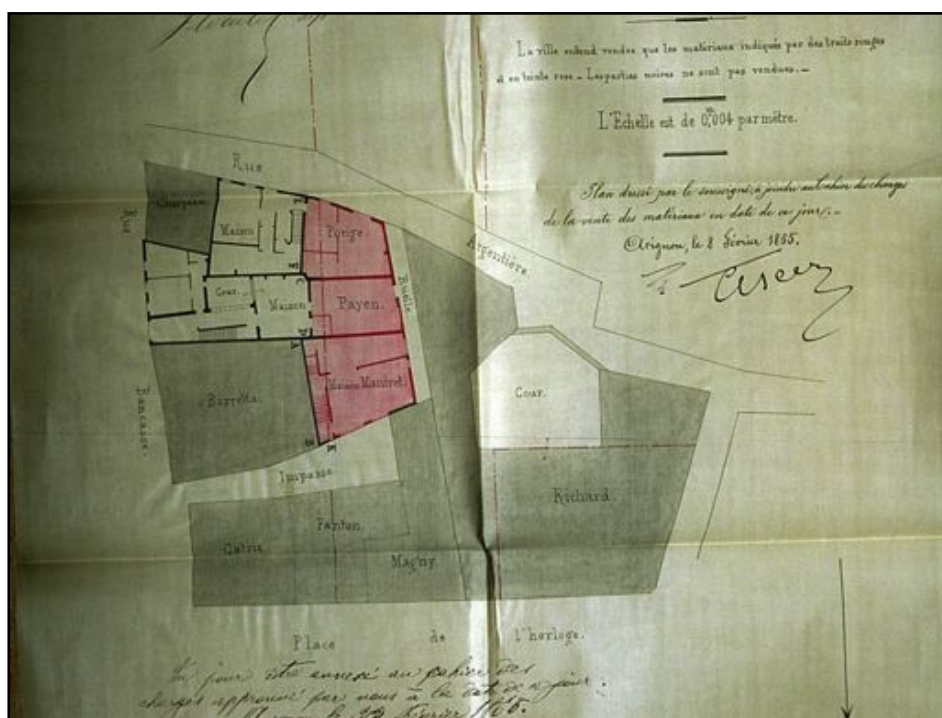


Fig. 229 - Plan des Rez-de-chaussée entre la rue Argentière et la place de l'Horloge - (AMA)

L'imprimerie des Frères Aubanel occupait non seulement le rez-de-chaussée de leur hôtel particulier, mais également plusieurs pièces aux étages supérieurs. [fig. 76].

⁸⁴⁴ - Pour la première phase, un fileur de cocon, un papetier, un pharmacien, un rentier et deux revendeurs.
 Pour la troisième phase, un notaire et un ex-notaire, deux médecins, dont l'un exerce à Bédarrides, un juge d'instruction à Nyons, un limonadier, une limonadière, un entrepreneur de diligences, un libraire et un imprimeur.

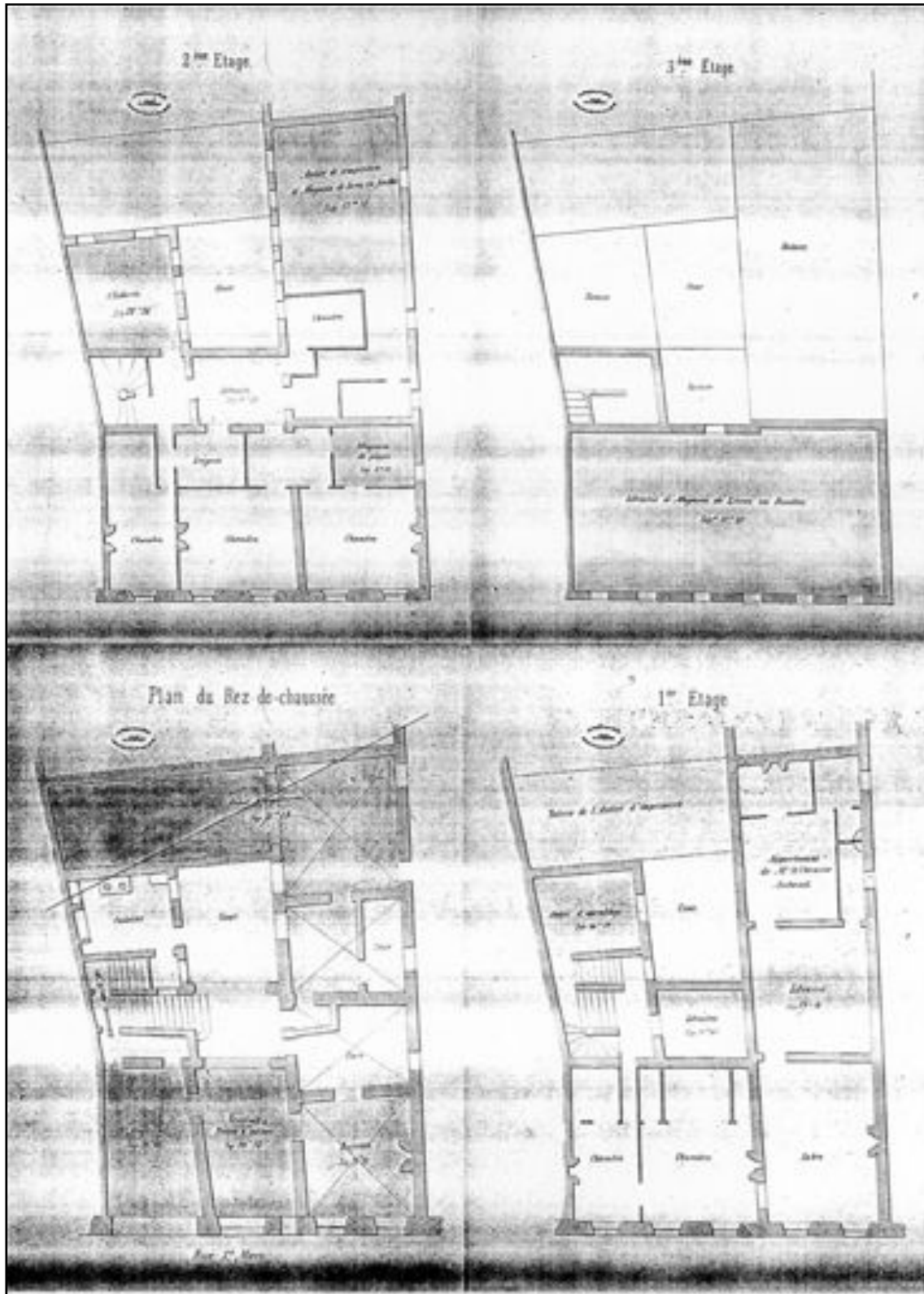


Fig. 230 - Plans de la maison de l'imprimerie Aubanel – (AMA)

La seule activité commerciale relevée est celle exercée par la famille Boudin, propriétaire du Jeu de paume. Un restaurant, un café et un coiffeur étaient associés au Jeu de paume. Ils occupaient principalement l'intérieur de l'île bordé par les rues Argentières, Dorée, Bancasse et Mignard. L'accès des bâtiments s'effectuait à partir de

ces trois premières rues. Le plan du rez-de-chaussée comportait les différentes pièces nécessaires à chaque équipement, — cuisines, salles à manger, café, boutiques et arrière-boutiques, celliers, salle de billard, atelier de coiffure — et une rotonde. Les constructions étaient surmontées d'un ou deux étages sur rez-de-chaussée.

2.3.3.3. - Les modifications du parcellaire

On le repère sur le nouveau cadastre par son orientation perpendiculaire à la rue, sa régularité relative et sa largeur légèrement supérieure aux parcelles qui bordaient les anciennes voies principales.

Sur les 71 parcelles initiales, 18 furent expropriées en totalité (y compris les 10 premières parcelles de la première phase de l'opération). Aujourd'hui, le nombre des parcelles jouxtant la percée est inférieur à celui touché originellement : 53 parcelles bordent actuellement l'ensemble de la rue.

Dans l'ensemble, si l'on excepte les anciens terrains des Invalides militaires et de Saint-Martial, la superficie des nouvelles parcelles est plus grande.

Les formes de ces nouvelles parcelles sont :

a - sensiblement plus régulières, mais moins profondes que les précédentes, car pour une majorité d'entre elles, elles ont été scindées en deux et se retrouvent de chaque côté de la rue ;

b - certaines ont fait l'objet d'un regroupement pour donner lieu à une parcelle unique ;

c - au sud, dans la partie du cours, les plus grandes parcelles ont été découpées de manière plus régulière.

D'une manière générale, les formes des parcelles sont irrégulières, mais la superposition des deux cadastres (napoléonien et actuel) montre que les limites des parcelles sont restées approximativement les mêmes.

Parmi les anciens propriétaires, peu sont restés. La majorité de ceux qui ont été complètement expropriés ont quitté ce quartier. Si lors de l'ouverture de la rue la composition sociale⁸⁴⁵ s'est peu modifiée, elle a évolué largement au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle. Alors que les hôtels pour touristes apparaissent des l'ouverture de la rue, l'installation des nouveaux établissements commerciaux ne s'intensifiera qu'à partir des années 1870⁸⁴⁶.

⁸⁴⁵ - 1 marchand de poisson, 4 négociants, 1 aubergiste, 2 architectes, 2 médecins, 1 notaire, 1 propriétaire, 1 serrurier, 1 professeur, 2 maçons, 1 épicier, 1 greffier, 1 limonadier.

⁸⁴⁶ - Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle : le Daniéli, un entrepreneur, un horloger, la Société des nouvelles Galeries Réunies du Sud-est, un Serrurier et un fabricant de Malles, un cordonnier et plusieurs marchands de chaussures, et aussi des épiciers et des négociants en tissu. Au XX^e siècle : La Société Anonyme Immobilière Parisienne et Départementale à Paris, (1926), ainsi que la compagnie Immobilière française, en 1947, et la Banque Nationale pour le commerce et l'industrie en 1965.

2.3.4. - La réalisation de la rue Bonaparte

2.3.4.1. - Chronologie

Le 1er septembre 1854, aussitôt le plan d'alignement de la ville approuvé la municipalité élabore la réalisation de la rue et établit, en tout premier lieu, la liste des expropriations et des terrains à acquérir pour son percement.

L'avant-projet du 29 octobre 1854 prévoyait, entre autres⁸⁴⁷, l'exécution, par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, d'une percée allant de l'embarcadère à la place de l'Horloge. À cet effet, l'évaluation des terrains est dressée et l'exécution de la voie proprement dite est prévue en deux sections :

- une première section, de la route départementale n°21 (d'Avignon à Arles) à la rue Calade.
- une seconde, de la rue Calade à la place de l'Hôtel de ville.

Finalement, le projet de la rue sera réalisé en trois phases :

- la première phase, du rempart à la rue Calade,
- la deuxième phase de la rue Calade à l'église du Collège,
- la troisième phase de l'église à la place de l'Horloge.

2.3.4.1.1. - La première phase

Le Conseil des bâtiments civils avait décidé de donner à la première partie de la nouvelle voie une largeur de 25 mètres. Cette partie reçut l'appellation de « cours » et fut plantée d'une double rangée d'arbres.

2.3.4.1.1.1 - Les expropriations

Dès 1855, l'exécution de cette première partie du projet est lancée. Les parcelles sont évaluées à deux reprises. Un premier projet d'expropriation des parcelles est présenté en mai 1855, par Pascal, au Conseil municipal, suivant l'application de la loi de 1841. Cette loi envisageait uniquement l'expropriation de la surface du terrain nécessaire à l'ouverture de la rue. Le projet est revu en octobre 1855, car entre-temps, le décret de 1852 relatif aux rues de Paris a été rendu applicable aux rues d'Avignon, par un nouveau décret daté du 1er septembre 1856. Ce décret permettait d'acquérir la totalité des parcelles touchées par le percement d'une nouvelle rue.

⁸⁴⁷ - L'avant-projet prévoit aussi une troisième partie, qui concerne l'expropriation des terrains nécessaires à l'agrandissement de la place de l'Horloge et le dégagement de l'accès à la Place du Palais des Papes ; c'est-à-dire, l'alignement de la place du Puits des Bœufs et de la rue du Bon Parti.

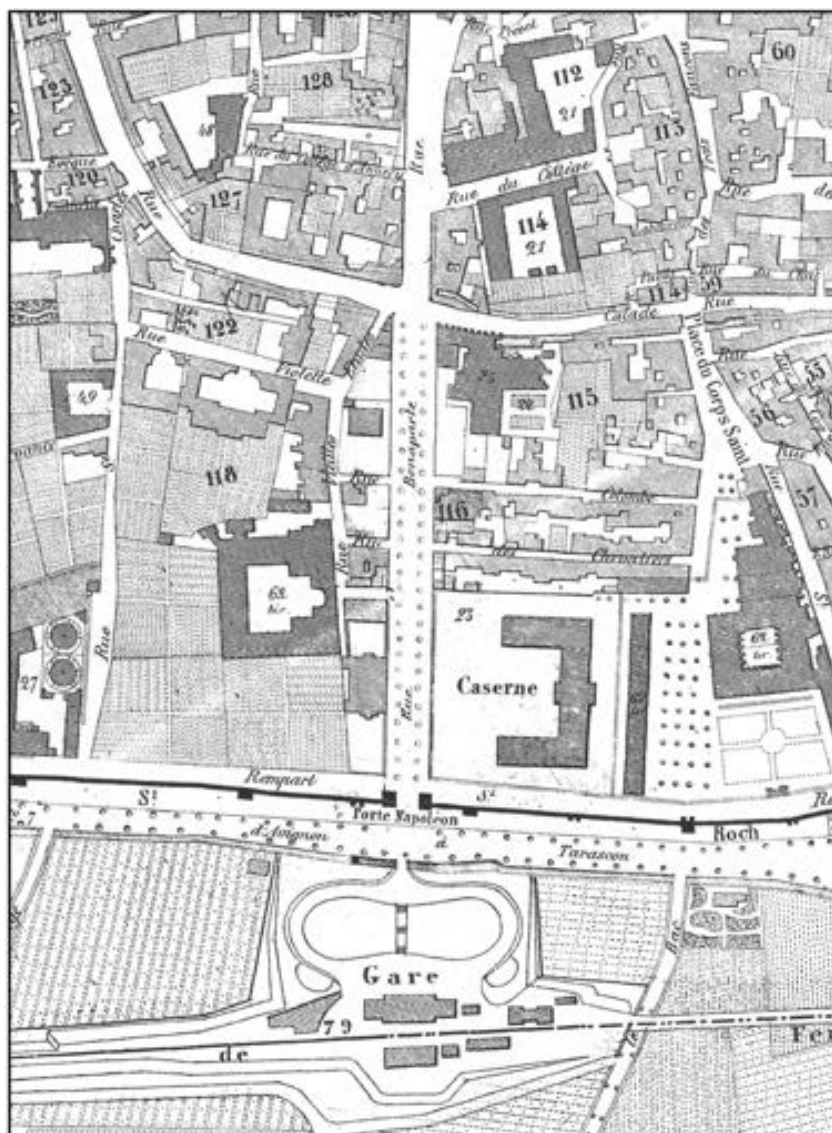


Fig. 231 - Ouverture du cours Bonaparte entre les remparts et la rue Calade – Extrait Plan d'Avignon de 1866 – (BN)

Les expropriations commencèrent dès le 17 décembre 1855. Pourtant, la décision du jury concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique n'eut lieu que le 11 mars 1856. Cinq parcelles supplémentaires furent annexées à ces expropriations, elles concernaient le côté est de la seconde phase de la rue.

« Mr le Maire expose qu'il poursuit les formalités relatives à l'expropriation des bâtimens et terrains nécessaires pour l'établissement de la rue Bonaparte et des propriétés qui doivent être occupées en vertu du décret du 26 mars 1852, que le jugement d'expropriation a été rendu à la date du 17 décembre 1855 ; et qu'il y a lieu actuellement de notifier aux propriétaires les sommes à offrir pour indemnités, conformément à l'article 23 de la loi du 3 mai 1841 »⁸⁴⁸.

⁸⁴⁸ - AMA - Délibération du Conseil Municipal de la ville d'Avignon, Séance du 25 janvier 1856.

Parallèlement aux expropriations, la mise en viabilité de la rue débute rapidement en 1856 et le nivellement est terminé en 1857.

2.3.4.1.1.2 - Projet de lotissement

En 1857, un projet de lotissement est envisagé pour construire cette section. Les terrains expropriés dans leur totalité sont alors regroupés et redécoupés en 19 lots approximativement réguliers : 16 du côté ouest, 3 du côté est. Le Jardin des plantes est déplacé, dans un premier temps, sur l'emplacement de l'ancien jardin des Célestins, devant le nouveau pénitencier en construction. Les terrains découpés en lots devaient être vendus aux enchères.

2.3.4.1.1.3 - Les acquisitions

Pourtant, il faut attendre 1859 pour que les lots trouvent leurs premiers acquéreurs. L'équivalent de neuf lots est alors vendu. En 1861/1862, la municipalité cède les terrains de l'ancien jardin des Célestins, devenu en 1856 Jardin des plantes, au Génie Militaire pour la construction d'une caserne d'infanterie. Ce n'est qu'en 1863, que quatre nouveaux lots sont vendus. Les sept derniers lots sont cédés d'un seul tenant en 1864.

Pour la municipalité, la vente des lots fut trop longue et se révéla un échec sur le plan urbanistique. La vente des terrains fut réalisée finalement à partir des terrains existants et non suivant le découpage initial en lots.

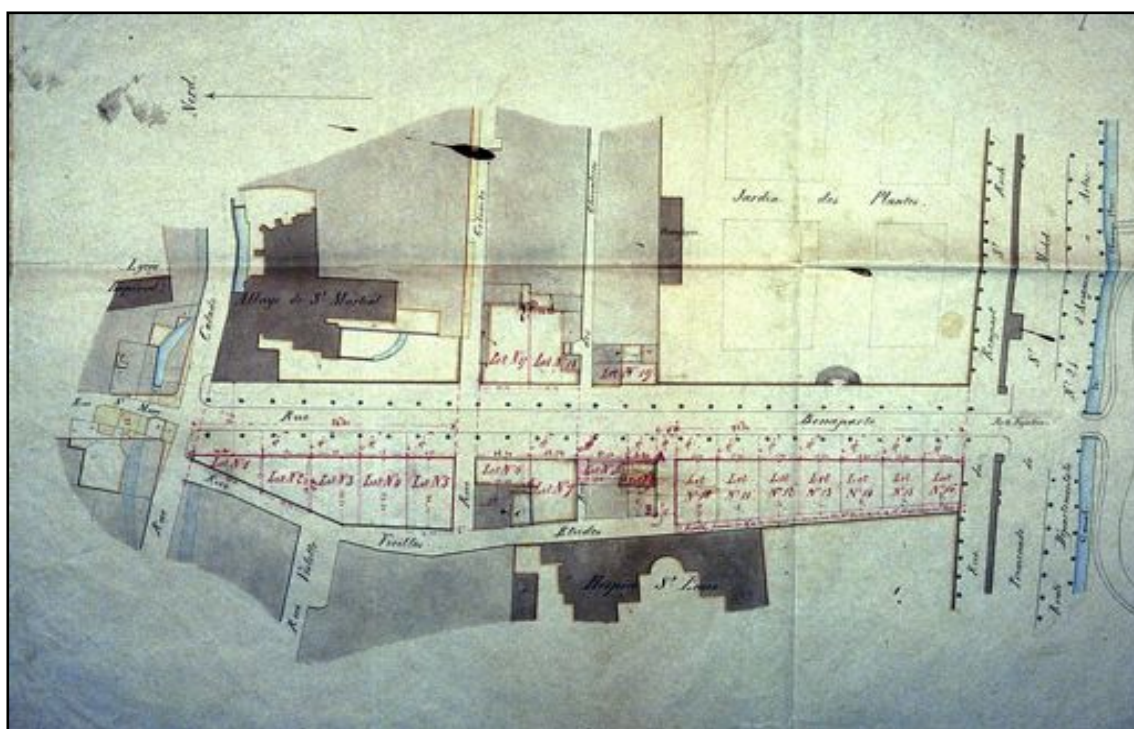


Fig. 232 - Premier plan du projet de lotissement du cours Bonaparte – (ADV)

2.3.4.1.1.4. - La construction

D'après la vente des terrains, la date des relevés de façades et le cahier des charges — qui prescrivait que la construction devait être faite dans les deux ans à partir de l'acquisition de la parcelle —, on peut estimer que les immeubles qui bordent le cours Jean-Jaurès ont été élevés entre 1861 et 1867. Les premières élévations de façades sont attribuées à Sonchon (1861) et à Bent (1862). Le percement du boulevard Raspail, au début du XX^e siècle, modifiera ponctuellement l'aspect du cours.

2.3.4.1.1.5. – Le projet d'un jardin sur le cours et d'une galerie couverte

En 1855, un projet de jardin public fut envisagé par l'architecte de ville, Grillot, sur la partie du parc des Invalides. Il en dessina trois variantes : la première concerne un jardin public et d'acclimatation, la seconde est une promenade publique et la dernière est destinée aux écoles de botanique, d'horticulture et de sylviculture. Le jardin ne sera pas créé ; une caserne sera construite sur ce terrain. Cependant, ces trois plans⁸⁴⁹ nous montrent d'une part, que l'architecte envisageait de construire sur le côté ouest du cours des immeubles comportant au rez-de-chaussée une galerie couverte, et d'autre part, que les façades auraient été imposées par l'administration.

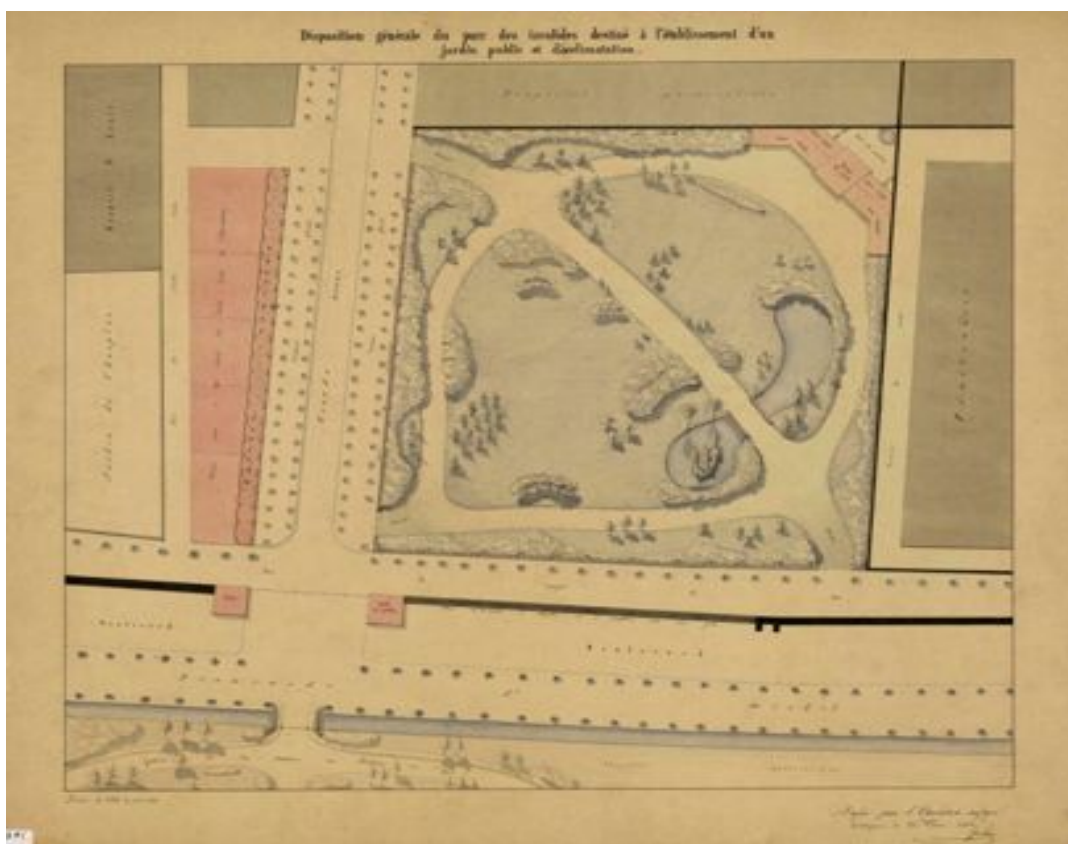


Fig. 233 – Projet d'un jardin public et d'acclimatation – (AMA-site internet)

⁸⁴⁹ - Voir les deux autres plans, dans l'annexe de la 2^{ème} partie, 3^{ème} chapitr.

Toutefois, nous n'avons pas trouvé la trace écrite de cette idée, dans les archives concernant l'ouverture de la voie.

2.3.4.1.2. - La seconde phase

L'exécution partielle de la seconde phase de la rue Bonaparte est autorisée par décret du 16 août 1855. Le 12 octobre 1857, l'évaluation des terrains de ce tronçon est lancée entre la rue Calade et l'église du Collège (Anciennement église des Jésuites). Le 20 juin 1858, l'utilité publique du projet est déclarée par un arrêté impérial. La mise en viabilité et le nivellement de la rue ne seront terminés qu'au moment de l'achèvement de la troisième phase.

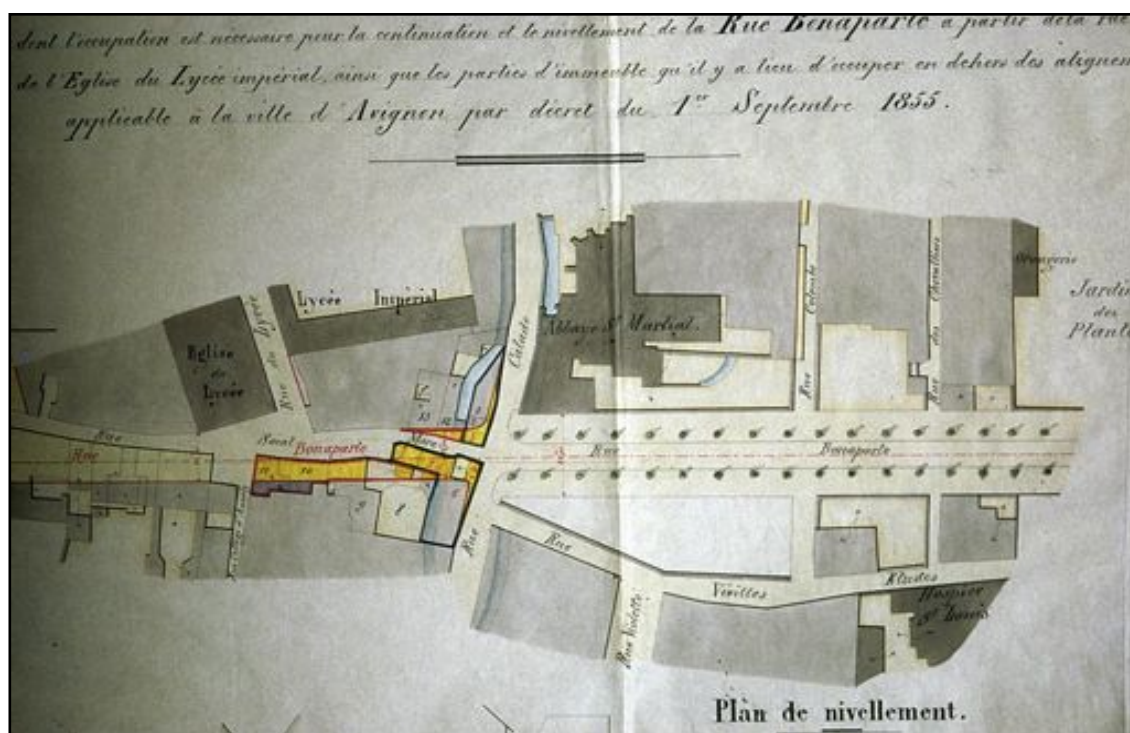


Fig. 234 - Ouverture de la rue Bonaparte entre la rue Calade et la rue du Collège d'Anney – (ADV)

2.3.4.1.2.1 - Expropriations

Les procédures d'expropriation ont été réalisées en deux fois : en 1856 pour le côté est de la rue, en 1859 pour le côté ouest. L'achat de certaines parcelles fut traité à l'amiable entre la municipalité et les propriétaires.

Selon Joseph Girard⁸⁵⁰, il semble que la procédure d'expulsions des propriétaires fut longue, mais nous en connaissons mal les détails. Il est vraisemblable que la municipalité, préoccupée par le lotissement de la première partie et les difficultés

⁸⁵⁰ - Girard J., 1958.

qu'elle rencontrait dans la vente des terrains, n'ait pas accéléré le processus d'ouverture de la rue.

2.3.4.1.2.2 - Acquisitions et ventes

La totalité des parcelles bordant le côté est de la rue fut achetée par Monsieur Fortunet et celles du côté ouest de la nouvelle rue furent cédées à Monsieur Clauseau, lui même propriétaire de parcelles expropriées et de terrains jouxtant l'opération.



Fig. 235 - Rue Doré - (Photographie de l'auteur)

2.3.4.1.2.3 - Constructions

Nous avons peu d'informations sur la construction et la reconstruction de cette phase. Pour le côté ouest, il semble que la reconstruction des parcelles n'a pas été faite immédiatement. Au début du XX^e siècle, toutes les parcelles ont été réunies pour la construction d'un seul immeuble, entre les rues du Collège d'Annecy et Calade.

En ce qui concerne la partie orientale de cette phase, nous avons vu précédemment que deux parcelles avaient été intégrées à la vente des lots de la première phase. Elles ont été regroupées et reconstruites peu de temps après. Les parcelles restantes

n'ont subi aucune modification et ont pu conserver leur bâti. Elles ont dû procéder, néanmoins, à la surélévation du seuil des portes et du rez-de-chaussée des maisons.

2.3.4.1.3. - La troisième phase

Le 30 septembre 1863, le Conseil municipal vote l'exécution de la troisième phase, de la chapelle du Lycée à la place de l'Horloge. Le 30 Avril 1864 l'utilité publique de cette section est décrétée. Le jugement d'expropriation des parcelles à lieu le 22 août 1864 et les expropriations se succèdent de 1864 à 1865. Le nivellement de la rue commence à partir de 1865, l'asphaltage des trottoirs s'effectuera à partir de 1868, mais les travaux définitifs de viabilité de la rue ne s'achèveront pas avant 1869. Plusieurs délibérations du conseil municipal font état de la demande réitérée de la municipalité pour l'exécution des travaux⁸⁵¹.

2.3.4.1.3.1 - Acquisitions et ventes

Contrairement aux deux précédentes phases, la municipalité ne se charge pas de la mise en viabilité de la rue. Dès 1864, elle lance plusieurs appels d'offre pour l'exécution des travaux. C'est l'entrepreneur-propriétaire Bouvier qui sera chargé de l'exécution de la rue. Le contrat qu'il passe avec la municipalité, en juillet 1865, prévoit le rachat des hors-ligne acquis par la municipalité lors des expropriations ainsi que la construction de bâtiments sur les parcelles dans un délai maximum de trois ans. Cependant, toutes les parcelles qui bordent cette troisième phase ne font pas partie de ce contrat. Parmi les parcelles acquises par l'entrepreneur, un certain nombre sera revendu.

2.3.4.1.3.2 - Constructions

Comme précédemment, nous ne connaissons pas les dates de constructions exactes des élévations. Si l'on se réfère aux documents que nous possédons, les dates de constructions varient de 1867 à 1872, à l'exception de celle des Nouvelles Galeries à la fin du XIX^e siècle et de celles occasionnées par l'ouverture de la rue Pourquery de Boisserin en 1924.

⁸⁵¹ - AMA - Achèvement des travaux - Délibérations du Conseil Municipal 22 sept, 2, 5, 14 et 27 oct., 9, 10, 27 nov. 1865, 17 jan., 5 fév., 16 et 21 mars, 14 et 30 mai, 29 juin, 13 juil., 6, 9 et 11 août 1866, 14 janv., 8 et 23 fév., 8 avril, 6 mai, 19 août, 18 déc. 1867, 20 mars, 13 août, 21 sept., 12 oct., 25 et 27 nov. 1868.

Asphaltage des Trottoirs : 11 mai 1868.

Achèvement des travaux de viabilité de la rue, 26 février et 20 août 1869.



Fig. 236 - Bâtiment existant sur le tracé de la rue Pourquery de Boisserin
cpa – (collection de l'auteur)



Fig. 237 – Ouverture de la rue Pourquery de Boisserin. Construction des Dames de France et de la Société de Crédit Marseillais - cpa – (Coll. Particulière)

2.3.4.2. - Le financement et le coût des travaux

Le coût de la réalisation de la rue et du cours Bonaparte fut déterminé par le coût d'expropriation des parcelles (achat des terrains et des maisons), des travaux résultant de la démolition des maisons, du déblaiement, de la mise en viabilité de la rue (égout, asphaltage, trottoirs, candélabres).

L'amortissement de ces travaux fut en partie couvert par la revente des matériaux et d'une partie des terrains, et d'un financement pris sur le budget de la ville. Mais pour financer ces travaux, la municipalité contracta auprès du Crédit Foncier de France plusieurs emprunts. Le montant de ces emprunts fut déterminé en fonction de l'estimation du coût de cette opération et d'un ensemble d'autres travaux dans la ville. En effet, la municipalité était alors lancée dans une politique ambitieuse de grands travaux, dont l'aménagement de la place de l'Horloge, de la place Pie et du rocher des Doms, mais elle devait également lutter contre les inondations causées par le Rhône et la Durance, en construisant des digues et en exhausant une partie des rues de la ville. Le coût de l'opération dépassa largement les prévisions de la municipalité, car celle-ci avait sous-estimé le montant des expropriations. La ville lança alors de nouveaux emprunts. Il fut décidé à ce titre de prélever une taxe supplémentaire de 20 centimes additionnels sur le bénéfice de l'octroi pendant 34 ans.

2.3.4.2.1. - La première phase

Le coût des travaux de la première phase donna lieu à une première estimation, en mai 1855, par Pascal. Celle-ci s'élevait à 125 000 francs. Une seconde estimation fut présentée au Conseil municipal du 26 octobre 1855. Elle dépassa largement les premières prévisions et s'éleva à 248.000 francs.

Tableau n°1 - Coût des travaux de la 1^{ère} phase

	Débit	Crédit
- Achat maisons, terrassement et établissement de la voie	248.000	
- Évaluation de l'expropriation des terrains	180.000	
- Travaux de percement	68.000	
- Mise en viabilité, bordures de trottoirs, pavage	58.000	
- Constructions d'égouts, remblais	4.000	
- Subvention du Chemin de fer pour l'ouverture d'une porte dans le rempart		60.000
- Vente des hors lignes provenant du parc des Invalides		45.000
- Budget 1855		20.000
- Vente des parcelles		77.000
- Vente des arbres du parc des Invalides et Matériaux de démolition		5.000
- Total partiel		207.000

2.3.4.2.2. - La seconde phase

La deuxième phase fut évaluée à 100 000 francs, le 12 octobre 1857. Cette somme comprenait l'achat des terrains et des immeubles nécessaires à cette ouverture et la mise en viabilité de la rue. Un emprunt de 500 000 francs, autorisé par la loi du 28 mai 1858, fut lancé par la municipalité pour couvrir les frais d'exécution de la seconde

phase ainsi que l'agrandissement du marché de la place Pie et l'achèvement des travaux du Théâtre et de l'Hôtel de ville.

Tableau n°2 – Coût des travaux de la 2^{ème} phase

	2 ^{ème} phase ⁸⁵²
- Évaluation de l'expropriation des terrains (côté ouest)	49.000
- Indemnité aux propriétaires et aux locataires	16.000
- Exhaussement des devant de parcelles des maisons existantes et des rez-de-chaussées	10.000
- Mise en viabilité	
constructions d'égouts,	5.000
remblais	4.000
- Pavage en cailloux décapités et établissement de bordures de trottoirs	13.000
- éclairage	2.000
- Divers	1.000
- Achat maisons, terrassement et établissement de la voie :	
Total	100.000

En 1863, une première estimation avait fixé le coût des travaux à 883.214 francs. Un emprunt⁸⁵³ de 2 500 000 francs, autorisé par la loi du 27 avril 1864, fut lancé pour couvrir différents travaux.

En février 1865, une nouvelle estimation des travaux occasionnés envisage une nouvelle répartition des dépenses et fixe le coût des travaux à 1.300.000 francs. Un nouvel emprunt⁸⁵⁴ de 150.000 frs est autorisé par la loi du 27 mai 1865 pour couvrir le dépassement du prix des travaux.

Lors de la cession des hors lignes de la troisième phase par la ville à Bouvier, ceux-ci sont cédés pour une somme de 129 000 francs soit 2902,53 m².

⁸⁵² - 12/10/1857.

⁸⁵³ - AMA - Délibérations du Conseil Municipal 15, 22, 30, sept et 30 déc. 1863 et 24 juin 1864.

⁸⁵⁴ - AMA - Délibérations du Conseil Municipal 8 déc. 1863, 24 juin, 9 juil., 23 sept., 9 nov. 1864, 30 janv., 1er et 10 mars, 22 mai, 3 et 20 juin 1865.

Tableau n°3 - Coût des travaux de la 3^{ème} phase

	3 ^{ème} phase
- Évaluation de l'expropriation des terrains Indemnités aux propriétaires Indemnités aux locataires	1.031.200 30.800
- Mise en viabilité Constructions d'égouts, remblais Pavage en cailloux décapités et établissement de bordures de trottoirs	125.000
- Exhaussement des devant de parcelles des maisons existantes	75.000
- Honoraires des avocat, de l'avoué, frais de quittances, notariées, de publications, d'affiches, frais de procédures, procès	38.000
- Achat maisons, terrassement et établissement de la voie Total	1.300.000 ⁸⁵⁵

2.3.4.3. - Les expropriations et la valeur des terrains

L'ensemble des parcelles touchées par l'ouverture de la rue et du cours Bonaparte fut exproprié. Seules deux parcelles, appartenant à un même propriétaire, furent acquises à l'amiable par la ville.

Les expropriations des terrains se sont effectuées conformément au phasage de la percée. Toutefois, les procédures d'expropriations employées sont différentes.

La première estimation du coût des expropriations du cours Bonaparte s'effectua suivant la loi de 1841. Cette loi permettait d'exproprier uniquement le terrain nécessaire à l'ouverture de la voie. L'application du décret de 1852 applicable aux rues de Paris modifia cette règle en octobre 1855. La municipalité dressa une nouvelle évaluation des parcelles qui tenait compte de l'expropriation totale des parcelles touchées. Toutefois, lors de l'expropriation des terrains de la seconde et de la troisième phase, cette réglementation fut modifiée. La totalité des parcelles touchées ne fut pas expropriée ; seuls les terrains rendus inconstructibles ou ceux dont la demande fut formulée par le propriétaire le furent totalement.

L'estimation du montant des expropriations est évalué par l'architecte de la ville. Les propriétaires expropriés acceptent ou contestent cette proposition. Dans ce dernier cas, un jury d'expropriation fixe définitivement le prix du terrain.

Pour l'ensemble de l'opération, l'estimation de la valeur des terrains faite par l'architecte de la ville s'est révélée fausse. Les prix demandés par les propriétaires

⁸⁵⁵ - Un emprunt de 2 500 000 francs, autorisé par la loi du 27 avril 1864, est lancé. 883 214 frs sont réservés pour la troisième phase de la rue Bonaparte. Un nouvel emprunt est autorisé par la loi du 27 mai 1865.

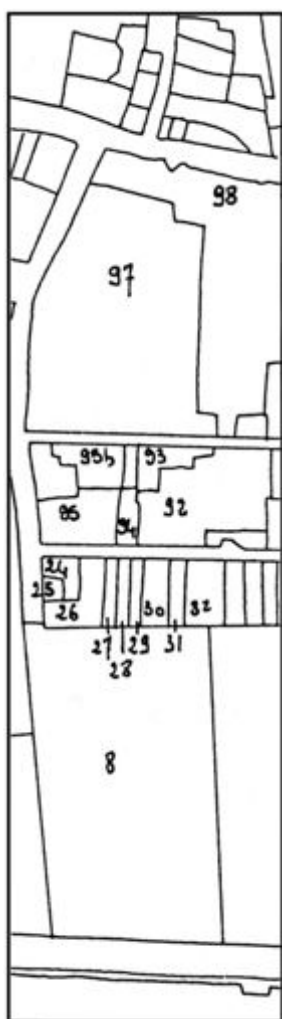
seront supérieurs à ceux fixés par l'administration. Toutefois, lors de la première phase, le prix définitif des terrains fut inférieur à ceux demandés par les propriétaires, sauf pour deux parcelles, l'une est supérieure, la seconde est identique. Par contre, si l'achat des terrains de la seconde phase par la ville se fit à l'amiable, le prix fixé par le jury d'expropriation de la troisième phase sera largement supérieur au prix initialement fixé par la ville.

Il est cependant difficile de donner le prix moyen du mètre carré nu des parcelles, car la valeur de l'habitation et de l'activité est prise en compte dans le prix global de la parcelle expropriée. De plus, il est difficile de comparer les terrains expropriés en 1855 et ceux expropriés 10 ans après. On peut estimer, indépendamment de la valeur de la construction elle-même, que le prix de la parcelle est plus élevé à proximité de la place de l'Horloge que près de la gare. Les premières estimations qui s'appuyaient sur une valeur donnée par la gare elle-même, ainsi que sur la demande de terrains se sont révélées fausses. Le prix du mètre carré variait de 10,75 à 84,74 pour la première phase, de 59,52 à 321,42 francs pour la seconde phase, et de 32,43 à 1896,55 frs pour la dernière phase, avec toutefois un prix moyen de 200 à 300 frs.

2.3.4.3.1. - La première phase

2.3.4.3.1.1 - Évaluation de la valeur des terrains

En ce qui concerne la valeur des terrains, il faut différencier la valeur des parcelles expropriées de la valeur des terrains revendus. Les premières ont un prix du m² différent les unes des autres, étant donné que le prix de l'expropriation comprenait la valeur de l'édifice qui était construit sur la parcelle. Il est alors difficile de faire une comparaison entre la valeur des différentes parcelles. Par contre, les terrains revendus en lots sont dégagés de toutes constructions.



Dans un premier temps, les parcelles sont évaluées par la municipalité et le département. Les premières estimations de 1855 sont faites en considérant que la présence de la gare apporte une plus-value aux terrains. En 1855, l'architecte voyer Pascal fait une première estimation à partir du prix du mètre carré moyen des parcelles.

Lors de la première estimation, le prix moyen des parcelles, pour les parcelles 2 à 13, est de 40,70 frs le m². Pour les parcelles 17/18 et 24/25 le prix moyen est de 123 francs le m².

- Lors de la seconde évaluation, la même année, le prix du m² des expropriations varie de 16,21 frs le m² nu à 100 frs le m² pour une parcelle construite.

- En 1856, l'administration réévalue les parcelles, le prix moyen varie de 10,75 le m² nu à 84,75 frs le m². Globalement, la réévaluation des parcelles est à la baisse. Toutefois, quelques parcelles font l'objet d'un prix supérieur à la première offre.

Fig. 238 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section
1^{ère} phase – (Dessin de l'auteur)

Tableau n°4 - Évolution de la valeur des terrains au cours des différentes estimations d'expropriation de la 1^{ère} phase

Noms et prénoms des propriétaires	N° de la section	Surf. totale	Surface touchée	Surface acquise 20/10/55	Valeur demande 25/01/56	Offre de administr.	Prix du m ² de vente
1 - Romain	26	226	226	0226	9000	7000	30,97
2 - Seymard	27	80	48	80	8000	5000	62,5
3 - Daillaud G.	28	74	74	74	1200	1000	13,51
4 - Laporte, A.	29	96	96	96	7000	5000	52,08
5 - Sonchon C.X.	30	177	177	177	14000	15000	84,74
6 - Gras M.	32	125	16	125	75000	5000	43,85
7 - Grossy Ch.	32	125	16	125	7500	5000	40
8,9 - Rasse, A.J.	92	1010	316	1010	21500	18000	13,85
	91	96	0	96			
	93	193	189	193			
10,11- Auzereaud J.	94	66	66	66	4500	2000	10,75
	94b	120	120	120			
12,13 - Martin, veuve Lurie	95b	248	60	248	12000	12000	18,07
	95	416	61	416			
14,15 - Commune, jardin botanique	97						
	98						

L'acquisition des parcelles situées dans la seconde phase des travaux sera jugée nécessaire pour éviter l'augmentation de valeur que leur donne inévitablement l'exécution partielle du projet. En effet, ces parcelles qui bordent le côté oriental de la rue Saint-Marc sont accessibles indépendamment de la réalisation de la percée et leur expropriation est immédiatement envisageable.

2.3.4.3.1.2 - Vente des lots et des parcelles

La revente des terrains s'est réalisée globalement en dessous des prix d'expropriations. Les premières estimations, qui s'appuyaient sur une valeur donnée par la valeur industrielle de la gare elle-même ainsi que sur la demande de terrains, se sont révélées fausses.

La vente des lots s'est effectuée en deux étapes : lors du premier découpage des lots⁸⁵⁶, les terrains sont proposés à des prix variant de 17,50 frs le mètre carré pour le lot 1 à l'angle des rues Calade et des Vieilles-Études à 53,40 frs le mètre carré pour le lot 16. Les premiers terrains vendus en 1859, sont cependant cédés à 10 francs le mètre carré (Bouvier et Plateaux), et à 11 francs le mètre carré (Queyranne).

⁸⁵⁶ - Cf plan figure n°232, page 563.

Tableau n°5 - Valeur des lots, 1er découpage

Noms et prénoms des propriétaires	N° des lots	Date de la vente	Valeur Mise à prix	Façade	Profondeur	Superficie	Prix du m ² de vente
Veuve Plateau	Lot 1	1860	3000	24,8	6,90	171,12	17,53
Bouvier	Lot 2	1860	7000	15,00	15,25	228,75	30,60
Bouvier	Lot 3	1860	14500	15	22,23	331,25	43,77
Bouvier	Lot 4	21/08/59	15800	15	23,5	352,50	32,85
Bouvier	Lot 5	21/08/59	16000	15	24	348,00	45,90
Queyranne	Lot 6	21/08/59	5000	17,08	9	152,01	32,89
Queyranne	Lot 7	21/10/59	15000	15,72	22	326,70	45,91
Sonchon	Lot 8	12/12/59	5000	17,1		148,86	33,58
Sonchon	Lot 9	12/12/59	7900	19,05		156,21	50,57
	Lot 10		11300	13,40	18,60	251,25	44,97
	Lot 11		10400	13,40	17,20	230,48	45,12
	Lot 12		10000	13,40	16,60	222,44	44,95
	Lot 13		10000	13,40	16,50	221,10	45,23
	Lot 14		9500	13,40	16,00	214,40	44,37
	Lot 15		9000	13,40	15,00	201,00	44,77
	Lot 16		9500	13,40	14,00	117,80	58,43
	Lot 17		8000	16,35	26,00	380,43	21,03
	Lot 18		8500	16,35		375,57	22,63
	Lot 19		4000	20,70		109,00	36,69

Tableau n°6 - Valeur des lots, 2^{ème} découpage

Noms et prénoms des propriétaires	1 ^{er} lotissement	2 ^{ème} lotissement	Valeur 1857	Valeur 1861	Valeur vente	Date de vente	Superficie	Prix du m ² Moyen
Veuve Plateau	Lot 1		3000	Vendu	800,00	Oct. 59	80,000	10,00
Clément						1862	85	
Bouvier	Lot 2		7000	Vendu		1860		
Bouvier	Lot 3		14500	Vendu		=	=	
Bouvier	Lot 4		11580	Vendu		Oct. 59	987,87	10,00
Bouvier	Lot 5		16000	Vendu		=	=	=
Queyranne	Lot 6		5000	Vendu	5843,31	Août 59	531,21	11,00
Queyranne	Lot 7		15000	Vendu	=	Oct. 59	=	=
Sonchon	Lot 8		5000	Vendu	8000,00	Déc. 59	329,04	24,31
Sonchon	Lot 9		7900	Vendu		=	=	=
Olivier	Lot 10	Lot 7	11300	4150			251,25	16,51
Olivier	Lot 11	Lot 6	10400	3800			230,48	16,48
Olivier	Lot 12	Lot 5	10000	3600			222,44	16,40
Olivier	Lot 13	Lot 4	10000	3650	}30000	}Juil. 64	221,10	16,50
Olivier	Lot 14	Lot 3	9500	3550			214,40	16,55
Olivier	Lot 15	Lot 2	9000	2900			177,80	16,31
Soubeyrane	Lot 17	Lot 10	8000	8000			384,25	16,43
Soubeyrane	Lot 18	Lot 9	8500	9000	}12000	}12/05/63	346,12	
Sonchon	Lot 19	Lot 8	4000	5000	5000	17/08/64	126,56	39,50
Fortunet		Lot 11		16000			416,68	21,22
Fortunet		Lot 12		12000	}15000	}Déc. 63	289,87	21,22

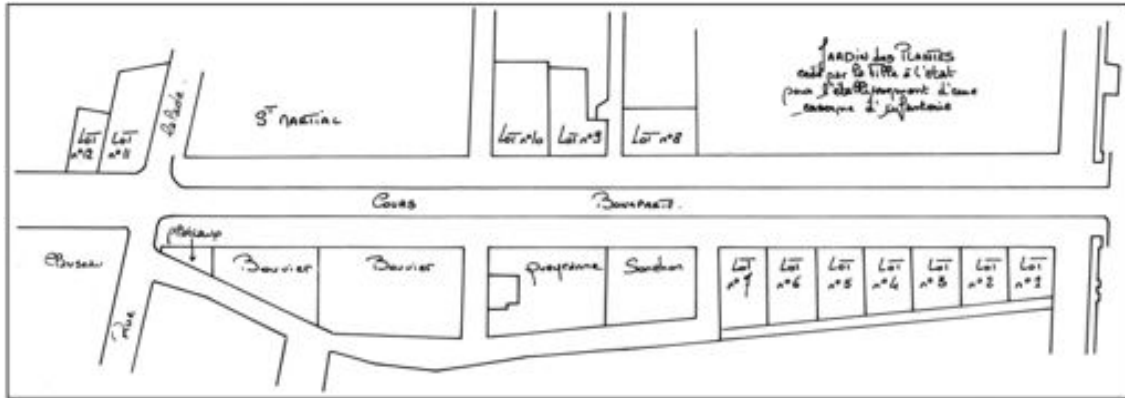


Fig. 239 - 2^{ème} plan de lotissement du cours Bonaparte – (dessin de l'auteur)

Lors de l'intégration des parcelles de la seconde phase à la première phase, un second découpage des terrains, qui tient compte des terrains déjà vendus, est proposé par la municipalité. À cette occasion, une nouvelle estimation des lots est dressée⁸⁵⁷ ; elle est largement inférieure à la première proposition. Les terrains sont proposés à environ un tiers de la valeur initiale, sauf en ce qui concerne le lot 19, dont le prix fut légèrement supérieur.

Les neuf premiers lots sont vendus à Messieurs Queyranne, Sonchon et Bouvier et Madame Plataux en 1859. En 1861/1862, la municipalité cède les terrains de l'ancien jardin des Célestins, devenu en 1856 Jardin des plantes, au Génie Militaire pour la construction d'une caserne d'infanterie.

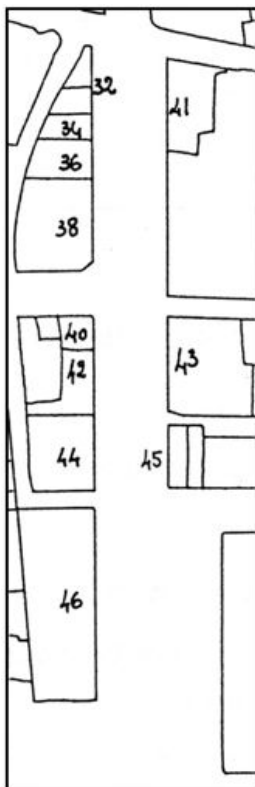


Fig. 240 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 1^{ère} phase - (dessin de l'auteur)

⁸⁵⁷ - Voir plan ci-après.

En 1863, quatre lots sont vendus à Messieurs Soubeyrane et Fortunet et en 1864 sept lots sont cédés à Monsieur Olivier, en face de la caserne en construction. Bouvier revendra une partie de ses terrains à Guillou, Clément et Bonnaud au début des années 1860. Queyranne cédera à Franquebalme sa parcelle en septembre 1860.

Tableau n°7 - Nouveaux propriétaires

N° de la rue	N° de section	Conten. totale	Anciens propriétaires exprop. 1855/56	Date d'achat	Nouveaux propriétaires	Divers	Prix au m ²
32	97	80	Commune		Veuve Plateau	Sigaud M.L.	10,00
34	97	85	Commune	10/1859	Bouvier C.	Clément F.D.	
36	97	124	Commune	10/59	Bouvier C.	Guillou H.	
38	97	1236	Commune	21/08/59	Bouvier C.		
	97	988					
40	95bis	121	Martin	21/08/59	Bouvier C.	Bonnaud A.F.	
41	97	308	Commune		Commune		
	98	200					
42	95	335	Martin	1859	Queyranne	Franquebalme	
	95bis	12	Martin			Le 09/1860	
	96	132	Laporte				
43	91	96		12/05/63	Soubeyrane M.		
	92	660	Rasse A.J.		Femme Bent		
	93	23	Rasse A.J				
44	26	133	Ramain	12/12/59	Sonchon C.X.		
45	32	125	Grossy C.		Sonchon C.X.		39,50
46	8	1906	Commune	09/1864	Olivier J.		

2.3.4.3.1.3 - Une opération surestimée ?

Devant la non vente des terrains, la municipalité qui espérait construire un lotissement bourgeois le long du cours Bonaparte doit renoncer à vendre au prix fort les lots. Elle invoquait plusieurs raisons à cette surestimation :

- La faible valeur industrielle de la gare de chemin de fer :

« Considérant, que l'estimation portée au procès verbal d'expertise du 15 décembre 1857 comprenait une valeur industrielle que la gare de chemin de fer semblait devoir donner aux terrains l'avoisinant ; que l'expérience a démontré que cette valeur n'existait pas, et que dès lors il était impossible d'aliéner les terrains aux prix fixés et sanctionnés par le conseil municipal et l'autorité préfectorale »⁸⁵⁸.

- Le danger que constitue la dénivellation entre la rue exhaussée et les terrains la bordant :

⁸⁵⁸ - ADV - Département de Vaucluse, Mairie d'Avignon, rue Bonaparte, procès-verbal d'expertise des surfaces réunies des lots n° 8 et 9. 12 décembre 1859.

« Considérant que par leur position en contre bas de la chaussée de la rue Bonaparte (1,50m) ces périmètres de terrains sont un danger permanent pour les nombreuses voitures qu'attire la gare ; que ces dangers disparaîtraient si les terrains étaient vendus puisque les acquéreurs seraient tenus de se clôturer dans l'année, conformément aux prescriptions de la délibération municipale en date du 18 décembre 1857[...].

[...] Qu'en conséquence, le traité passé avec Mr Queyranne est avantageux à la ville attendu que, malgré la grande publicité donnée au projet de vente des terrains dont il s'agit et malgré la longue attente de la ville, il ne s'est présenté personne qui en offrit un prix, même égal à celui qui est offert par le dit Queyranne »⁸⁵⁹.

- Les contraintes du Cahier des charges

« [...] Vu arrêté du 29 juillet 58, relatif à la vente des restants d'immeubles riverains de la rue Bonaparte détermine le nombre et la hauteur des étages des maisons à construire sur l'alignement de cette rue.

[...] Mr Sonchon, acquéreur d'un terrain vendu dans ces conditions demande de ne pas être tenu de se conformer à cet arrêté, et produit un projet de façade très convenable au point de vue architectural qu'il propose d'exécuter annonçant l'intention de bâtir en retrait, dans le cas où sa demande ne serait pas accueillie, de bâtir en retrait, comme l'on fait d'autres acquéreurs.

Monsieur le Maire ajoute que les conditions du nombre et de hauteurs d'étages imposées ont été un des principaux obstacles à la vente des terrains de la rue Bonaparte et il exprime l'avis non seulement d'accepter les propositions du Sr Souchon, mais encore de demander d'une manière générale que les acquéreurs des terrains de la rue Bonaparte soient laissés libres de bâtir selon leur convenance, à la seule condition que leur projet de façade sur la rue Bonaparte sera soumis au Conseil municipal et approuvé par lui.

Le conseil entrant dans les vues de Mr le Maire, délibère de prier Mr le Préfet de rapporter les conditions imposées par son arrêté du 19 juillet 1858, pour la hauteur et le nombre des étages des maisons à bâtir sur la rue Bonaparte et de vouloir bien n'exiger que la condition de soumettre le projet de façade au Conseil municipal [...]. »⁸⁶⁰

- La construction de la Caserne

« L'appréciation qui suit est fondée sur le voisinage de la Caserne d'infanterie en construction. Il n'est plus possible de compter sur l'édification de maisons bourgeoises ; des cafés, des cabarets pourront seuls espérer de défrayer les spéculateurs bâtissant sur ces terrains »⁸⁶¹.

⁸⁵⁹ - ADV - Département de Vaucluse, Mairie d'Avignon, rue Bonaparte, vente d'un vacant communal au Sieur Queyranne, 21 octobre 1859.

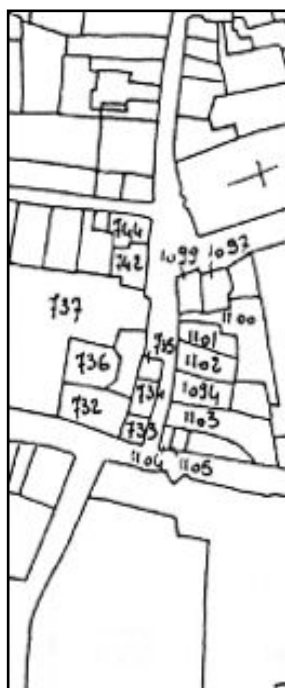
⁸⁶⁰ - AMA - Délibération du Conseil municipal de la ville d'Avignon, séance du 13 juin 1861.

⁸⁶¹ - AMA - Mairie d'Avignon, Vente de terrain longeant le cours Bonaparte, Nouvelle appréciation de la valeur des lots n° 9 et 10 ainsi désignés au procès-verbal d'expertise dressé à la date du 28 mai 1861 pour être annexé à son arrêté en date du même jour. 12 mai 1863.

Si l'implantation de la caserne d'infanterie, en 1861, a pu réduire la valeur immobilière de la rue, sa construction est postérieure aux premières ventes de parcelles. Cette implantation n'explique pas réellement le manque d'attrance de la bourgeoisie pour cette partie de la rue. Monsieur Olivier, riche industriel, se rendra acquéreur des terrains situés face à la caserne et y construira son hôtel particulier.

2.3.4.3.2. - La seconde phase

Nous avons reporté sur le tableau suivant et sur le plan toutes les parcelles concernées par l'opération de la deuxième phase.



Contrairement à la première phase, l'expropriation et la vente des terrains de la seconde phase s'effectuent sans débat. L'expropriation des terrains se réalise en deux fois : pour le côté est de la rue, en 1856, lors de la réalisation de la première phase — il s'agit des terrains Pion, Demorthe, Nicolas et Février —, pour le côté ouest de la rue, en 1859 — il s'agit des terrains Reynaud, Clauseau, Saucerotte, Cauchard et Maas. Certaines parcelles, partiellement touchées, ont été entièrement acquises par la ville. Il s'agit des terrains de Demorthe, Février, Saucerotte et Cauchard. Clauseau sera partiellement exproprié.

*Fig. 241 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section
2^e phase – (Dessin de l'auteur)*

Tableau n°8 - 2^{ème} phase, liste des parcelles touchées par l'ouverture de la rue

Noms et prénoms des propriétaires	N° de section	Surf. totale	Surf. acquise 1855	Valeur administr 1856/57	Valeur 1859	Valeur Jury	Valeur Jury	Prix du m ² moyen
16, 17,18 - Pion P.	1104	32	32	6000	}20000			109,89
	1105	32	32	6000				
	1106	118	118	14000				
24, 25 - Demorthe J.	733	64	64	6000	}25000		80,64	
	732	246	246	25000				
19 - Pion P.L.	1103	240	23			2500		108,69
20, 21, 22 - Reynaud	1094	172	14			4500	321,42	
	1093	108						
	1092	146						
23 - Nicolas A.J.H.	1102	146	2					
26, 27 - Février J.L.	73'	68	68	Parcelles acquises amiablement par la ville – Acte public mai 1856				
	735	50	50					
28, 29 - Clauseau A.	736	212	0			}10000	59,52	
	737	396	168					
30 - Saucerotte M.T.	742	126	126			20000	158,73	
31 - Cauchard J.	744	106	106			12000	113,20	90,23
		1770	476	543			49000	

Tableau n°9 - 2^{ème} phase, nouveaux propriétaires

N° de la rue	N° de section	Conten. totale	Propriétaires expropriés en 1859	Date d'achat	Nouveaux propriétaires	Ancienne superficie vendue	Valeur de vente	Prix au m ²
27	1099	106	Benoit Sabin		Benoit Sabin	Sans changement		
	1099	53						
	1099	94						
	1099	53						
29	1095	102	Cavène J.J.		Cavène J.J.	Sans chang.		
	1100	14						
31	1095	202	Richard P.		Richard P.	Sans chang.		
33	1101	116	Cordelle A. et E.		Cordelle A et E.	Sans chang.		
35	1102	146	Nicolas		Rietty J.			
39	1092	36	Reynaud	8/12/63	}Fortunet	} 706,55	15000	21,23
	1093	108	Reynaud	"				
	1094	172	Reynaud	"				
	1103	216	Pion	"				
	1005	20	Pion	"				
	1006	118	Pion	"				
30	736		Clauseau	X	}Sans chang.			
	737		Clauseau	X				
	732		Demorthe	11/59				
	733		Demorthe	11/59				
	742		Maas	11/59				
	744		Cauchard	11/59				



Le prix d'expropriation moyen des terrains dépend de la valeur de l'habitation et de l'activité qui s'y tient. Il varie entre 80,64 et 321, 42 frs le m² pour les expropriations réalisées en 1856, et entre 59,52 et 158,73 frs le m² pour les expropriations effectuées en 1859.

Les parcelles expropriées ont été revendues par la ville à deux propriétaires : pour le côté est de la rue, à Fortunet qui a racheté les terrains Reynaud et Pion au prix de 21,23 frs le m², et pour le côté ouest, à Clauseau qui a acquis les hors ligne restant de Maas, Demorthe et Cauchard pour une somme de 10.000 frs, soit 31,72 le m².

Fig. 242 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 2^e phase - (Dessin de l'auteur)

D'après les différents plans de cadastre et les matrices cadastrales, les parcelles

appartenant à Monsieur Clauseau faisaient parties d'un ensemble de terrains assez vastes, bordés par les rues du Collège d'Annecy et Calade. D'après les plans de la ville et d'après la construction actuelle qui occupe toute la largeur de l'îlot entre la rue Joseph Vernet et la rue du Collège d'Annecy, l'immeuble actuel fut construit plus tardivement que l'ensemble de la rue et d'un seul tenant. Les plans généraux de la ville ne font état d'aucune reconstruction sur ces parcelles jusqu'en 1900. Les parcelles ont été amputées lors de l'ouverture de la rue, mais elles ne reçurent pas de bâtiments nouveaux. Nous ne connaissons pas la date de construction de la construction actuelle et nous ne possédons pas non plus le dessin de son élévation. Cependant, le bâtiment figure sur les cartes postales du début du siècle. D'après les matrices cadastrales, les parcelles 739, 740, 741, 732, 736, 737 appartenaient à Auguste Clauseau (1863). Celui-ci est mort en 1882. Son héritier, Clauseau Aîné, a cédé en 1885 ses propriétés à Jean Ernest Verdet. Ce dernier est mort en 1905. Ainsi, d'après l'architecture homogène et régulière de l'ensemble, on peut donc penser que cette opération a été érigée soit à la fin des années 1890, soit au début du siècle actuel. La ferronnerie des balconnets est identique à celle d'un immeuble situé dans une rue voisine et daté de 1905.

2.3.4.3.3. - La troisième phase

Comme pour les deux exemples précédents, il est difficile d'évaluer la valeur des terrains expropriés de la troisième phase, celle-ci variant en fonction de l'importance de la construction élevée sur la parcelle. Une première évaluation est effectuée par l'architecte de la ville, Pascal, en 1863. Une seconde évaluation, comprenant la valeur proprement dite de la parcelle et celle cédée à la voie publique, est établie également par la municipalité en 1865. La même année, le prix définitif des expropriations est fixé par le jury d'expropriation. Le prix du mètre carré des expropriations varie de 32,43 à 1596 frs le m². Le prix moyen se situe autour de 400 frs le m².

Le montant définitif des expropriations sera globalement plus important que les premières estimations, mais un propriétaire ne demande aucune indemnité prévoyant que l'opération donnera de la plus-value à son terrain.

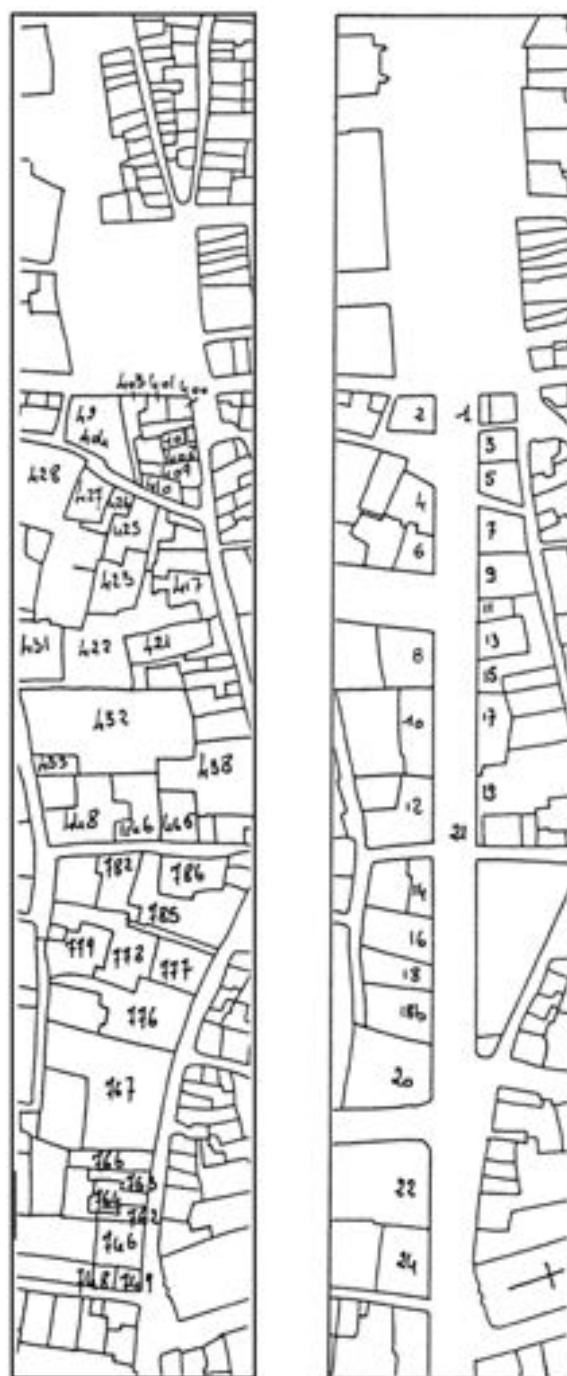


Fig. 243 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section avant et après la percée - 3^e phase - (Dessin de l'auteur)

Tableau n°10 - Liste des parcelles touchées par l'ouverture de la rue

Noms et prénoms des propriétaires	N° de section	Conten. totale	Conten. touchée	Valeur 1/09/63	Valeur voie publique	Valeur parcelle 1865	Prix Jury	Prix du m ² moyen
32- Lapierre F.	746	280	147	18000	14000		35000	238,09
33,34 - Jacquet J.J.	762	76	60	12000	6000		15000	238,09
	763	22	3					
35- Richard B.	764	156	58	8000	4000	10000	15000	258,62
36- Casimir	765	138	95	10000	7000	12000	22000	231,57
37- Lенаud M.A.C.	766	210	86	8000	3000	9000	18000	209,3
38- Fressancourt	767	1304	613	20000	35000		150000	244,69
39, 40- Bosse F.	776	896	334	15000	10000	60000	85000	254,49
	775	260	0					
41- Aubanel C. & Th.	777	320	29	12000	8000	35000	55000	1896,55
42, 43-D'Inguibert	778	546	268	6000	10000	30000	25000	93,28
	779	168	0					
44, 45- Dérat	784	54	0					
	785	706	225	10000	8000		?	
échange avec le 786 de Pansier, Derat doit payer 10000,00 frs à la ville								
45, 48- Reboul X. (puis Boveron L.)	783	28	26					
	782	282	134	1000	12000	24000	35000	261,19
47- Pansier 1	786	312	4	1 ²	3000	25000	41000	
49- Béchet J.J.	446	358	337	28000	22000		37000	109,79
50- De Varenne A.	448	480	5	1				
51- Commune	432	1678	431					
52_ Boudin L.J.	420	112	37	1	100		1200	32,43
53, 54,55, 61- Boudin	421	438	162	1				
	422	890	279		}20000	}61500	}130000	}222,60
	417	238	9					
56- Malinge H.A.	416	170	9	1				
57- Bonnet A.J.P.	415	94	50	1	500		22000	440,00
58- Boudin A.	425	272	228					
	424	12		}20000	}10400		}20000	}87,71
Boudin E.A. aîné	423	328	328					
59,60- Catelany	426	226	54	12000				
	427	200	3		}500	}17000	}13500	}286,84
62- Ponge E. et I.	410	92	28	1000	2000	12000	17000	607,14
63- Payen J.P.R.	409	134	23	1000	500	10000	24000	1043,48
65, 66- Manivet	406	86	57	12000				
	405	28	28	1000	}8000		}15000	}176,47
67- Richard veuve	404	492	225	10000	25000	72000	130000	509,80
68- Magny J.	403	98	98	60000	45000		65000	663,26
69- Fanton J.B.	401	80	45	45000			40500	900,00

Tableau n°11 - Nouveaux propriétaires

N° de la rue	N° de section	Conten. Totale	Anciens propriétaires expropriés 1865/66	Date d'achat	Nouveaux propriétaires	Divers	Valeur de vente	Prix du m ²
1	401	32	Fanton	07/65	Bouvier	Benezet A.	9376	293,00
2	404	192	Richard	07/65	Bouvier			
3	406	17	Manivet	07/65	Charles Bouvier	Riqueau Vv.		
4	427	200	Catelany		Catelany Veuve	Sans chang.		
5	409	99	Payen	07/65	Bouvier C.		6996	132,00
	410	74	Porige	01/65				
6	423	27	Boudin	07/65	Bouvier	Catelany		
	424	12	Boudin	07/65	Bouvier	Catelany		
	425	28	Boudin	07/65	Bouvier	Catelany		
	426	169	Catelany		Catelany			
7	412	24	Bernard dit		Bernard dit	Sans chang ^t		
	413	134	Bonnet J.		Bonnet J.			
	414	18						
	415	44						
8	422	405	Boudin		Fage F.X.		16125	125,00
9	416	170	Malige	X	Malige H.G.	Ss chang ^t .		
	417	129	Boudin	07/65	Bouvier	Malige		
10	432	163	Commune		État		21000	51,22
11	417	50	Boudin	07/65	Bouvier	Janin J.M.		
	422	69	Boudin	07/65	Bouvier	Janin J.M.		
13	421	277	Boudin	07/65	Bouvier	Olagnier		
14	446	01	Béchet		Béchet, J.J.		20000	99,50
	448	478	De Varenne A.					
15	419	46	Boudin L.J.	?	Michel A.		20000	99,50
	420	75	Boudin L.J.					
17	432	307	Commune	?	Goudareau F.			
18	782	73	Boveron	07/65	Bouvier	Olagnier F.	20000	99,50
18b	779	168	D'Inguimbert	?	Béchet J.J.			
is	780	32					20000	99,50
19	446	39	Béchet	07/65	Bouvier			
20	775	260	Bosse	07/65	Bouvier	Armand		
	776	342	Bosse		Charles			
21	446	39	Béchet	07/65	Bouvier			
					Charles			
22	759	70			De Jocas			
	760	242			Prosper			
	761	176						
24	762	16	Jacquet		Richard Blaise			
	763	19	Jacquet					

Lors de la réalisation de la troisième phase, la municipalité fait appel à un entrepreneur. Après avoir procédé aux expropriations, elle cède les hors lignes restant à Monsieur Bouvier (soit 2902,53 m² pour une double hypothèque de 100 000 et 29 800 frs). Ce dernier a revendu une partie de ces hors ligne à partir de juillet 1865. Cependant, nous avons peu de renseignements sur la revente de ces terrains. Les quatre exemples que nous avons relevés sont respectivement de 51,22 frs, 129 frs, 132 frs et 293 frs le m². Ces quatre exemples confirment que la valeur du terrain était plus importante à proximité de la place de l'Horloge.

« Mr Bouvier ancien négociant, propriétaire, rentier [...] lequel a vendu, cédé et transporté les garantis de droit à Mme Henriette Malige [...] épouse de Mr Jenti Cam dit Campé ancien restaurateur... Un terrain d'une superficie [...] 129m2103. Ce terrain sera pris sur la maison qui a été exproprié pour cause d'utilité publique contre E. A. Bourdin Aimé, par jugement du tribunal civil d'Avignon du 14 août 1864, [...]

Le dit Mr Bouvier possède le dit terrain en vertu de la cession qui lui a été faite par la ville d'Avignon de tous les hors ligne de la rue Bonaparte en vertu de l'adjudication prononcée en sa faveur [...]

La présente vente est consentie et acceptée pour le prix de 125 frs le m², 16137,97 frs »⁸⁶².

2.3.4.4. - Les cahiers des charges⁸⁶³

La vente des terrains fut soumise à un cahier des charges pour l'ensemble de la rue. Celui-ci fut modifié entre la réalisation de la première phase et celle des deux autres phases. Le cahier des charges du lotissement imposait le nombre de niveaux et fixait la hauteur des planchers, des corniches, des allèges et du faîtage. Les murs de façade et murs de clôture de jardin devaient être édifiés en pierre de taille, brique ou moellons millés, parementés et « assisés ». Une grande corniche devait couronner les façades suivant une hauteur identique, de la rue Calade à la rue du Rempart Saint-Roch. Il en était de même pour le cordon et les appuis des fenêtres de chaque bâtiment. Les constructions devaient être élevées à l'alignement, mais il était également possible de les reculer à la condition d'établir un mur de 3,25 mètre de haut sur l'alignement. Construit en pierre de taille, en brique ou en moellons, il pouvait être remplacé sur une partie de sa hauteur par une grille en fer ou des balustres. Un délai de deux ans était prévu pour la construction des maisons à partir de la date de vente de la parcelle. Une première version du cahier des charges de la première phase envisageait la hauteur des constructions à deux étages avec un troisième étage en retrait. La version définitive fixa le troisième étage à l'aplomb des autres niveaux [fig. 63]. Il semble bien

⁸⁶² - ADV. - Archives notariales, Études Pons 3E9II, Acte notarié du 11 décembre 1865.

⁸⁶³ - Le détail des cahiers des charges est reporté en annexe.

que le modèle de référence soit Paris, bien que le retiré du dernier étage prévu en 1857 soit remis en cause un an plus tard.

Devant la non-vente des parcelles de la première phase et la réticence des propriétaires à exécuter des constructions suivant des règles définies, la municipalité modifia le cahier des charges et la procédure d'exécution de la rue.

En ce qui concerne la revente des terrains de la seconde et troisième phase de la rue Bonaparte, aucun plan de lotissement n'est imposé. De même, un certain nombre de règles souhaitées initialement est modifié. La hauteur des maisons est remise en question, elle est abaissée de trois à deux étages sur rez-de-chaussée. La réglementation concernant les hauteurs communes des niveaux, des allèges et des corniches est supprimée. Le délai de construction passe par contre de deux à trois ans. Mais la qualité des matériaux de construction, le principe d'alignement ainsi que « les règles de l'art et du bon goût » sont conservés.

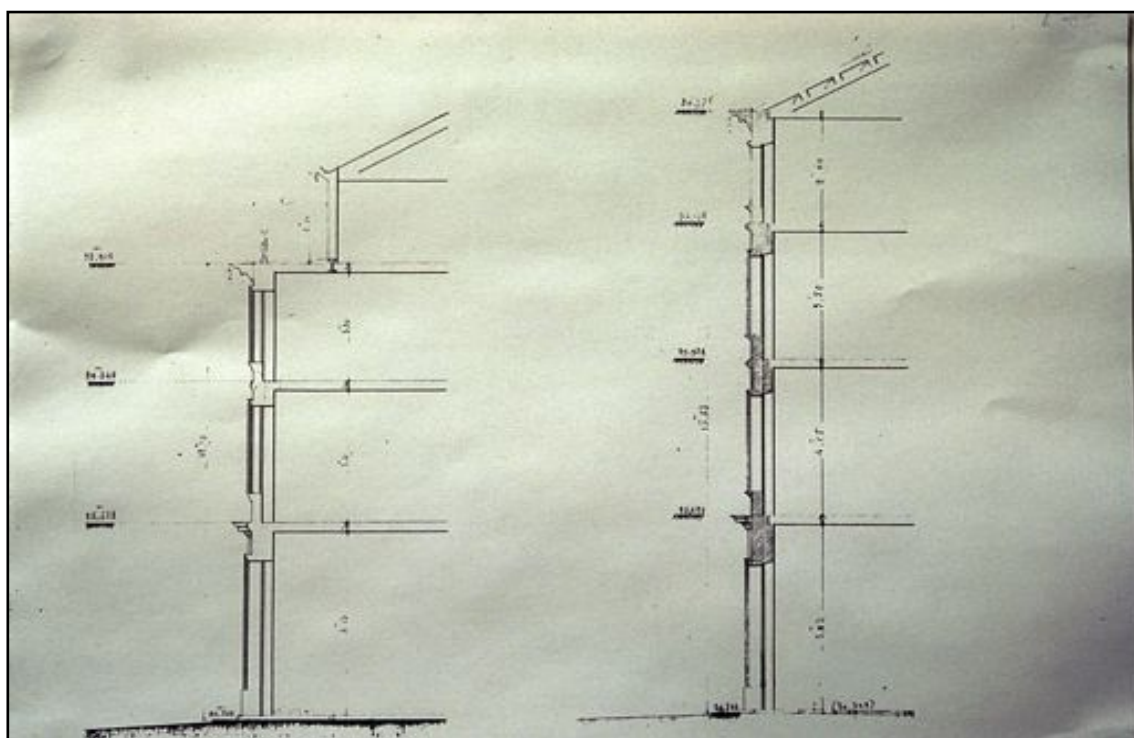


Fig. 244 - Coupes des façades prévues au cahier des charges – (ADV)

Le contrat passé entre l'entrepreneur et la municipalité reprenait les grandes lignes du cahier des charges défini lors de la première phase, notamment en ce qui concerne le descriptif de construction des maisons. Il précisait d'autre part les droits de l'entrepreneur vis-à-vis de la ville. L'entrepreneur se substituait à la ville pour la réalisation de la rue. Les parcelles cédées à l'entrepreneur étaient livrées bâties et aménagées avec les constructions qui les couvrent et les matériaux qui résulteront de la démolition des maisons sur l'emplacement de la rue. L'entrepreneur devait démolir

les constructions et enlever les matériaux sur l'emprise de la rue dans un délai de 6 mois, et poser un éclairage provisoire dans un délai de 9 mois. Lors de la construction des maisons, le raccordement sur les bâtiments existants était possible.

2.3.4.5. - Les travaux

La réalisation proprement dite de la rue et du cours Bonaparte fut effectuée différemment suivant les phases.

Les travaux de la première phase sont entrepris par la municipalité, qui se charge des expropriations, de la vente des lots, du percement et de la mise en viabilité de la voie. C'est l'architecte Eugène Pascal, auteur du plan d'alignement, qui sera le directeur des travaux en conformité avec l'arrêté préfectoral daté du 17 janvier 1854. Si la vente des terrains est longue, l'expropriation des terrains et l'ouverture de la voie sont réalisées rapidement. La voie dans cette partie traversait des terrains pratiquement vierges de toute construction. En 1855, le prix des expropriations est fixé et les terrains sont expropriés l'année suivante. En 1857, le nivellement de la rue est terminé.

Pour le percement de la seconde phase, la procédure est sensiblement différente que celle de la première phase. Toutefois, la municipalité procède également à l'expropriation et à la revente des terrains. La percée s'appuyait en partie sur la rue Saint-Marc et son ouverture nécessitait uniquement la démolition d'un des côtés de la voie. Si une partie des expropriations a été lancée en même temps que la réalisation de la première phase, la seconde partie des expropriations touchant le côté ouest de la rue à démolir ne se fit qu'en 1859.

Lors de la réalisation de la troisième phase, le processus de réalisation de la voie est différent car la municipalité s'occupe uniquement des expropriations. Elle confie la réalisation de la rue à un entrepreneur, Bouvier, en juillet 1865.

La réalisation de la troisième phase

La ville lança un appel à candidature pour la réalisation de la rue Bonaparte, entre les rues du Collège d'Annecy et la place de l'Horloge. En 1864, Pierre Brémond et Étienne Chasse soumissionnent sans succès. De nouvelles candidatures ont lieu en avril 1865 avec Brunet, et en mai 1865, avec Paul Migaud, entrepreneur et Émile Lallemand, propriétaire. Dans un premier temps, la ville retient la candidature de Brunet et un contrat entre les deux parties est rédigé. Toutefois, il n'est pas donné suite à cette proposition. Deux nouvelles soumissions sont alors proposées pour l'exécution de la troisième phase. La première émane de Bouvier, acquéreur précédemment de plusieurs terrains sur le cours Bonaparte, et la seconde est présentée par Messieurs Lelen et Chay. L'adjudication fut attribuée à Monsieur Bouvier. Un contrat, reprenant

les termes de celui conclu entre la Ville et Brunet, est établi entre la Ville et l'entrepreneur le 21 août 1865. L'entrepreneur est chargé de la mise en viabilité de la rue et de la vente des hors lignes restants.

Le contrat passé entre Bouvier et la municipalité reprend les principales caractéristiques du cahier des charges établi lors des deux premières phases. Cependant des variantes y sont apportées et les modalités d'exécution de la rue y sont précisées. Ce contrat prévoit, en particulier, que la démolition des matériaux cédés serait opérée aux entiers frais, risques et périls de l'entrepreneur ; que les démolitions sur le périmètre de la percée devraient être complètement effectuées et que les matériaux seraient enlevés dans un délai de six mois comptés ; qu'un délai de neuf mois comptés à partir de l'approbation du traité et de la livraison des terrains était accordé pour la pose du tube d'éclairage et la pose de lanternes provisoires sur poteaux éclairant la nouvelle voie. Le contrat précisait que l'entrepreneur avait la faculté d'utiliser les constructions existantes en les raccordant avec les façades sur la rue Bonaparte.

« Mr Charles Bouvier, ancien négociant, [...] agissant aux présentes comme adjudicateur des travaux à faire pour le percement et l'établissement du dernier tronçon de la rue Bonaparte et de tous les terrains formant hors ligne sur le parcours de la dite rue, suivant procès-verbal d'adjudication prononcée en sa faveur par le maire de la ville d'Avignon, le 29 janvier 1865 enregistré [...] le 12 juillet suivant [...].

Pour parvenir à la dite adjudication, il a été dressé par l'architecte de la ville d'Avignon, le 1er juin 1865, un cahier des charges [...].

L'article 16 de ce cahier des charges stipule que si lors de la transcription tant du cahier des charges que de l'adjudication, Mr le conservateur des hypothèques au bureau d'Avignon, ne prenait pas contre l'adjudication une inscription d'office pour une valeur de 100.000 frs, l'adjudicataire serait tenu de consentir au profit de la ville une inscription de la somme [...] pour avec celle qui aurait été inscrite d'office »⁸⁶⁴.

En exécution de l'article 16 précité Mr Bouvier était donc tenu de consentir en faveur de la ville d'Avignon « une hypothèque pour sûreté de la somme de 29800 frs, nécessaire pour parfaire celle de 100 000 frs »⁸⁶⁵. Cette somme devait être radiée définitivement lorsque les travaux de la rue auraient été entièrement achevés, et

⁸⁶⁴ - ADV - Archives notariales, Études Pons 3E9II, Acte notarié du 21 Août 1865.

⁸⁶⁵ - AMA - Achèvement des travaux - Délibérations du Conseil Municipal 22 sept, 2, 5, 14 et 27 oct., 9, 10, 27 nov. 1865, 17 jan., 5 fév., 16 et 21 mars, 14 et 30 mai, 29 juin, 13 juil., 6, 9 et 11 août 1866, 14 janv., 8 et 23 fév., 8 avril, 6 mai, 19 août, 18 déc. 1867, 20 mars, 13 août, 21 sept., 12 oct., 25 et 27 nov. 1868.

Asphaltage des Trottoirs : 11 mai 1868.

Achèvement des travaux de viabilité de la rue, 26 février et 20 août 1869.

lorsque chaque hors ligne aurait été entièrement bâti dans les conditions du cahier des charges.

La mise en viabilité de la rue commence à partir de 1865, l'asphaltage des trottoirs s'effectuera à partir de 1868, mais les travaux définitifs de viabilité de la rue ne s'achèveront pas avant 1869. Plusieurs délibérations du conseil municipal font état de la demande réitérée de la municipalité pour l'exécution des travaux⁸⁶⁶.

2.3.4.6. - Les constructions

Le bâti nous est connu, d'une part parce qu'il existe toujours et qu'il a dans l'ensemble subi peu de transformation, d'autre part, parce qu'une partie des plans de façades initiaux nous est parvenue. Cependant, nous ne possédons aucun plan de niveau des constructions.

Les façades des immeubles de la rue et du cours Bonaparte ne s'apparentent pas, d'une manière générale, à ce qui existe auparavant dans la ville. Les constructions qui bordent aujourd'hui la rue de la République et le cours Jean-Jaurès présentent un ensemble d'architectures diverses où l'on remarque principalement les bâtiments les plus monumentaux et les plus décorés. Il s'agit principalement de bâtiments qui abritent les grands magasins, les hôtels et les banques.

Une des conditions de l'architecture haussmannienne concerne l'effet homogène et continu des bâtiments. À Avignon, ce n'est pas le cas. La majorité de ces immeubles ont été construits tardivement et l'impression globale de la rue est faussée par de nombreuses modifications, comme la suppression d'éléments pittoresques⁸⁶⁷, de murs et de grilles au devant des bâtiments qui accentuait l'effet linéaire de la voie, la surélévation et la densification de plusieurs constructions. Cet éclectisme des constructions accentue le contraste avec les autres constructions de la ville, que ce soit sur la place de l'Horloge ou dans les rues environnantes. Les bâtiments plus anciens présentent un aspect plus lisse et homogène.

Le premier cahier des charges en imposant la volonté d'aligner tous les niveaux des nouvelles constructions fixait une enveloppe générale homogène. Mais contrairement à ce qui avait été initialement proposé au XVIII^e siècle, autour de la place de l'Horloge,

⁸⁶⁶ - *Ibid.*

⁸⁶⁷ - Les élévations et les cartes postales anciennes nous montrent encore les premiers éléments du paysage de la rue lors de son ouverture. La galerie et le jardin de la maison Olivier ont disparu et ont été remplacés par l'annexe de la Chambre de Commerce. Il en est de même pour le charmant hôtel-restaurant avec un jardin ombragé qui borde le cours Jean-Jaurès : l'hôtel a été surélevé pour faire place à la banque Chaix, le jardin et les grilles ont été supprimés. En face de la placette, une rue a été ouverte à l'emplacement d'une longue maison de deux niveaux. De chaque côté de la rue, de nouvelles constructions ont été construites pour y loger le grand magasin des Dames de France et la banque de Marseille.

où un modèle de conception des façades était imposé de manière répétitive, il s'agissait de définir un cadre dans lequel puisse s'inscrire l'originalité propre du bâtiment, tout en respectant un volume unique. Il faut donc nuancer l'apport parisien d'une typologie des façades et voir comment Avignon a pu conjuguer les apports extérieurs et sa propre tradition.

2.3.4.6.1. - Les apports de l'architecture haussmannienne : de l'architecture réglementaire à l'architecture éclectique

Lors de la construction de la première phase, le cahier des charges prévoyait un gabarit commun à tous les immeubles, de trois niveaux, ainsi que des hauteurs de niveaux et d'allèges identiques à toutes les constructions. La hauteur des étages était envisagée de manière décroissante du 1er au 3ème étage. Toutefois, chaque bâtiment fut élevé de manière indépendante et les règles du cahier des charges ne furent pas respectées. L'effet d'alignement et d'unité recherché par la municipalité ne fut pas obtenu. En effet, les immeubles de la rue de la République se présentent comme un curieux mélange de l'immeuble et de l'hôtel particulier, de la période Louis-Philippe et de la période haussmannienne, d'architecture parisienne et d'architecture locale, d'habitations individuelles et d'immeubles de rapport. Si la verticalité des travées domine, à cause de la conservation des limites parcellaires et de l'individualisation des constructions nouvelles, l'horizontalité des lignes, soulignée par les corniches à chaque niveau, subsiste. Elle respecte dans un premier temps la volonté du cahier des charges. Cette horizontalité se retrouve sur les façades du côté oriental de la place de l'Horloge construites au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Cette prédominance des lignes est conservée mais de manière moins sophistiquée le long de la rue Thiers qui sera loti à partir des années 1880. Cependant, au cours de l'élaboration de la rue, une architecture plus monumentale s'affirme et favorise la mise en scène individuelle des façades : introduction de motifs centraux sur deux niveaux, création de l'entresol, apparition ponctuelle du comble. Mais la caractéristique la plus intéressante de la rue reste l'emploi du pilastre. (Voir également en Annexe, 2^{ème} partie Avignon, chapitre 3, le dessin des façades suivant le nombre d'ouverture en façade).

Les apports de l'architecture haussmannienne concernent un certain nombre d'éléments particuliers répertoriés et décrits ci-après :

- Le balcon : d'après François Loyer⁸⁶⁸, la naissance du balcon du deuxième étage est un indice significatif du changement de typologie qui affecte l'immeuble parisien à l'extrême fin de la Monarchie de Juillet. Il montre le renforcement de l'étage noble. C'est un élément nouveau en Avignon. Il est cependant présent tout le long de la rue de la République. On le retrouve soit au premier étage ou

⁸⁶⁸ - LOYER F., 1987.

ne peut permettre d'affirmer que le pilastre a été imposé à toutes les constructions de la rue.

Cependant, au fur et à mesure de la construction des immeubles de la rue Bonaparte, les pilastres se font plus nombreux et plus divers. Ils s'insèrent, soit entre chaque fenêtre et s'appuient sur les corniches de chaque niveau, soit ils prennent de l'ampleur et encadrent le deuxième et le troisième étages du bâtiment : ils forment alors un dessin central qui définit ainsi une monumentalité propre à chaque construction. Cet effet accentue l'individualité de chaque bâtiment. À partir des années 1870, la décoration de l'immeuble est plus marquée, en particulier pour les immeubles commerciaux. La pierre envahit les balcons qui s'enflent et lancent un clin d'œil à l'architecture baroque.

- L'entresol apparaît progressivement. Le cahier des charges ne le mentionne pas et l'utilisation d'un rez-de-chaussée simple domine les premières années de l'édification de la rue. À l'origine, le premier étage est le niveau qui a la plus grande hauteur et celle-ci diminue au fur et à mesure que l'on s'élève dans les étages. L'apparition de l'entresol définit ainsi une nouvelle conception d'immeubles dont le rez-de-chaussée, associé à l'entresol, est occupé par des commerces. On le retrouve sous deux formes : soit séparé du rez-de-chaussée, mais marqué par une hauteur moindre que celle des niveaux supérieurs, soit superposé au rez-de-chaussée et inclus dans un même élément décoratif, cette dernière forme étant plus rare.

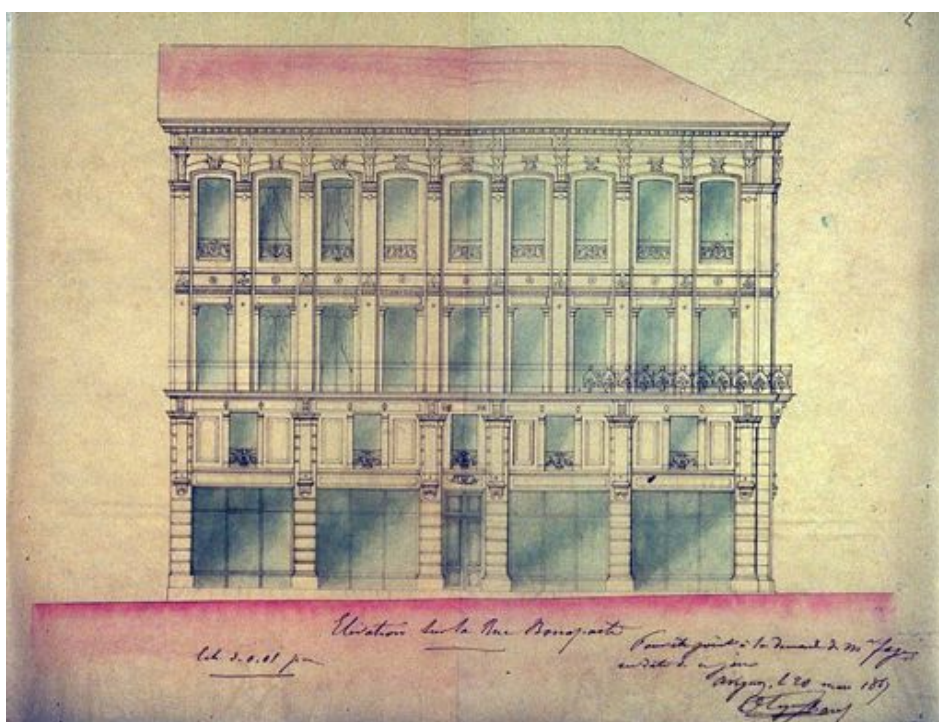


Fig. 247 - Entresol rue Bonaparte - (ADV)

- L'angle : l'architecture haussmannienne triomphe dans le traitement de l'angle des bâtiments qui lui confère, associé à l'échelle de l'îlot, l'effet monumental tant recherché. De simple pan coupé, sous la Monarchie de Juillet, l'angle se développe et s'arrondit pour se couvrir de coupes et de temples dans la seconde moitié du siècle à Paris. En Avignon, rien de tel lors de l'ouverture de la rue. Les façades des nouveaux bâtiments sont construites sans en tenir compte. Les rues coupées, le sont à angle droit. Si la rue est étroite, l'angle est traité, soit à la manière d'un pignon, soit percée de quelques fenêtres secondaires ; seul le parement de l'angle se retourne sur les voies secondaires. Les rues adjacentes sont raccordées sans projet distinct.



*Fig. 248 - Angle rue Bonaparte et passage du Panier Fleuri
(photographie de l'auteur)*

Seule la rue Viala, nouvellement créée et qui permet l'accès et le dégagement de la Préfecture du Vaucluse, offre la possibilité d'un véritable retournement des immeubles. Le retour de celui qui est construit à l'angle sud des rues Viala et Bonaparte reproduit simplement la façade de la rue principale sans aucun traitement particulier de l'angle. L'angle au nord, reconstruit au début des années



Fig. 251 - Ancien Hôtel Olivier, façade sur les remparts, aujourd'hui Chambre de commerce de la ville - (photographie de l'auteur)



Fig. 252 - Entrée de l'ancien hôtel Olivier, aujourd'hui démolie et remplacée par une construction récente de la Chambre de Commerce – cpa – (AMA)

- la maison du docteur Béchet. Elle est construite à l'alignement, seul le rez-de-chaussée borde la voie. Les étages supérieurs sont largement en retrait. Le propriétaire a conservé une construction antérieure à la percée et l'a adapté à la nouvelle rue.

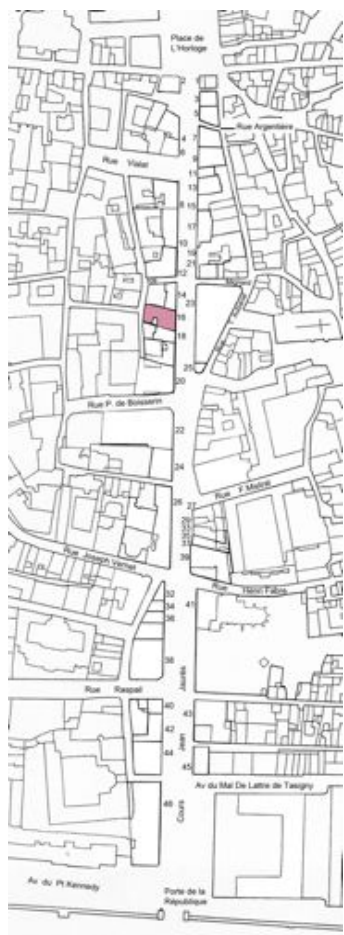


Fig. 254 - Maison Béchet – (Photographie de l'auteur)

2.3.4.6.2.4 - Le traitement des façades (Voir le dessin des façades en annexes)

D'après les documents anciens que nous avons pu trouver nous avons classé les façades en 6 catégories différentes en se référant au nombre de fenêtres par niveaux. Pour chaque catégorie, nous avons sélectionné plusieurs sous critères que nous avons définis ainsi : nombre d'étages ; lecture des niveaux ; prédominance du premier niveau ou du second niveau ; existence d'un entresol ; association de plusieurs niveaux — horizontal à bandeaux, horizontal à bandeaux associés à des verticales marquées par des pilastres —, mixtes — compositions faites par une égalité dans la répartition des fenêtres ou marquées par la volonté d'un découpage central.

L'importance du nombre de catégories et sous catégories confirme l'apparition de l'éclectisme architecturale à Avignon. Cette diversité s'explique premièrement par la

destination différente des immeuble et deuxièmement par la longue durée de la période de construction des bâtiments. L'édification des immeubles fut réalisée suivant le non respect des règles définies. La municipalité eut des difficultés à imposer un alignement commun. Ces difficultés peuvent s'expliquer d'une part par la faible pression immobilière et d'autre part à cause du changement de destination de l'opération : initialement prévu pour être une rue d'habitation bourgeoise, la rue se transforme en une artère commerciale. Les premières constructions, plus sobres, sont construites de manière plus homogène et plus cohérente que les immeubles plus importants, construits sur des plus grandes parcelles, ou plus tardivement grâce au rachat et à la réunion de plusieurs parcelles.

2.3.4.7. - Les aspects monumentaux



Fig. 255 - Église du collège – (Photographie de l'auteur)

Le projet de la rue de la gare s'engage comme la nouvelle entrée de la ville dès sa « projection ». On y repère deux parties distinctes :

- des remparts jusqu'à la rue Joseph Vernet (anciennement rue Calade), le

construction semble avoir été décidée après la visite de Napoléon III, en Avignon, en 1860. Sur demande de la municipalité, l'empereur accepte de rendre l'utilisation du palais des Papes à la ville pour en faire un musée. En contrepartie, une caserne devait être construite pour loger l'infanterie.



Fig. 258 - La poste, aujourd'hui Office Tourisme – (Photographie de l'auteur)

Plus tardivement, la poste s'établira, en 1897, dans les locaux de Saint-Martial. Au début des années 1950, elle déménagera rue du Rempart Saint-Roch, à côté de la Chambre de commerce, implantée en 1920 dans l'ancien Hôtel Olivier. Le syndicat d'initiative de la ville prendra ainsi possession des locaux de Saint-Martial.

La rue Bonaparte ne constitue pas un projet architectural d'ensemble. Elle reproduit des stéréotypes en vigueur au moment de la construction des immeubles.

L'impression donnée par la rue Bonaparte diffère donc des rues de type haussmannien telles que l'on peut en rencontrer dans d'autres villes de France. À Orléans, lors de l'ouverture de l'avenue de la République, dans les années 1880, l'angle est doublement mis en valeur, car la percée traverse en diagonale le parcellaire et les rues préexistantes à la percée. Toutefois, cette dernière a été ouverte de manière plus

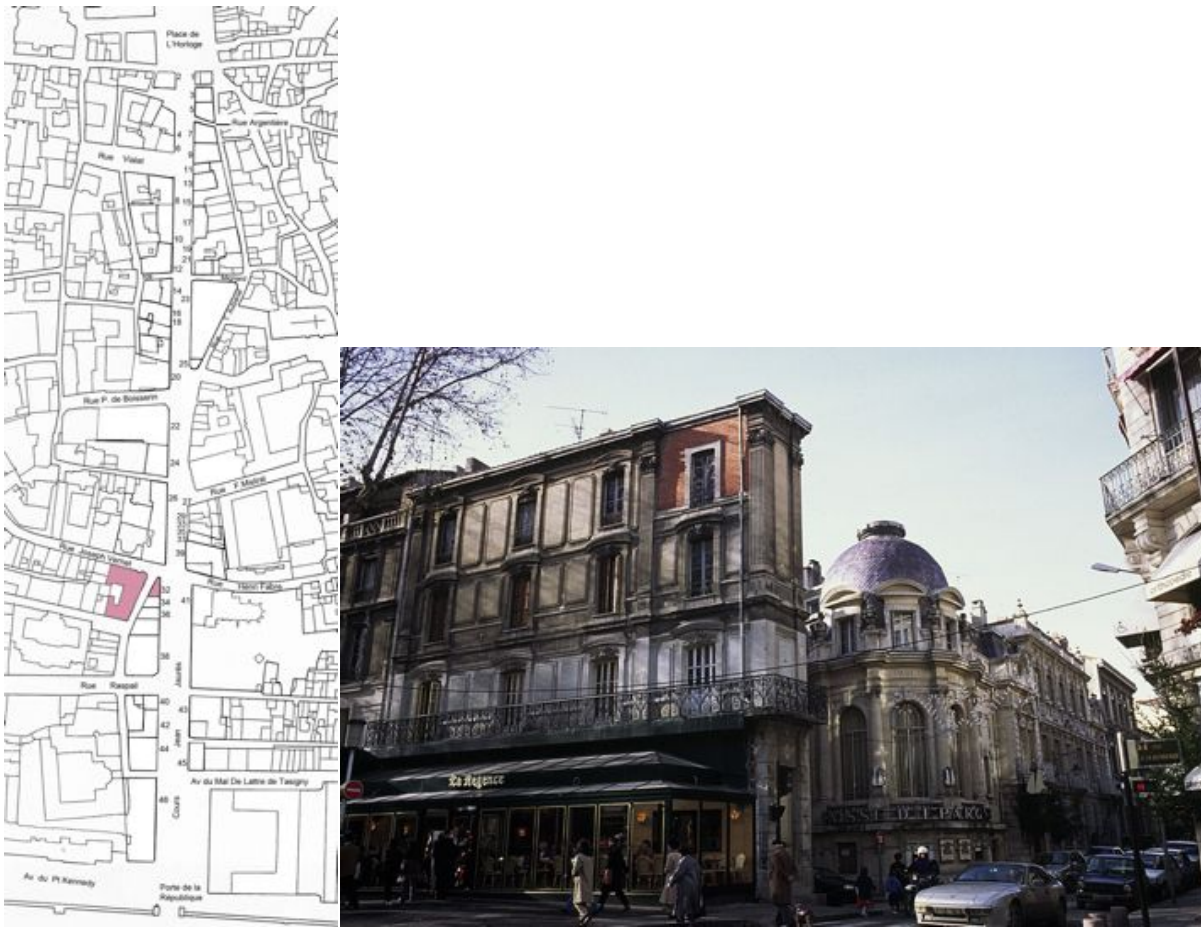


Fig. 260 - Caisse d'Épargne à l'angle de la rue Joseph Vernet
(Photographie de l'auteur)

C'est seulement à partir de la fin du XIX^e siècle, que l'angle des bâtiments sera traité et mis en valeur lors de la reconstruction de certains bâtiments ou le percement de nouvelles rues — par exemple l'angle de la rue de la République avec la rue Calade, celui de la Caisse d'Épargne, rue Calade, et les deux angles de la rue Pourquery.

Aujourd'hui, trois immeubles sont construits face au sud, de façon à mettre leur façade en valeur.

- la Chambre de commerce est tournée vers le rempart ; mais à l'origine, il s'agissait de la façade sur jardin de l'Hôtel Olivier ; [Cf. fig.96 et 97]

- l'actuelle BNP, réutilise un immeuble projeté en 1863 à l'angle de la rue Calade, construit en retrait sur cette rue ;

- le bâtiment de la financière d'Avignon, met en valeur le côté sud, bien qu'il ne soit pas construit à l'angle d'une rue, grâce à un retrait du bâtiment au premier étage.



Fig. 261 - La Financière d'Avignon – (Photographie de l'auteur)

2.3.4.7.1. - Les équipements commerciaux

Une des caractéristiques des percées est d'être associée à la mise en place d'un édifice ou plusieurs édifices. À Lyon, lors du percement de la rue Impériale, le préfet souhaite faire du centre de la ville une « sorte de city londonienne »⁸⁷⁰. Il décide de grouper dans le centre les banques, dont la Banque de France, le palais du commerce et de faire ériger un grand magasin, le « Grand-Bazar ». À Avignon, nous avons vu précédemment que la percée s'inscrivait dans une relation de communication », sans toutefois dégager une volonté précise en ce qui concerne l'implantation des équipements secondaires. La municipalité souhaitait reporter toute l'activité commerciale autour de la place Pie, siège du marché où une halle fut reconstruite à la même époque. Cette volonté montre le désir de la municipalité de différencier les lieux de la ville. La transformation de la rue Bonaparte qui s'effectue sous l'effet de l'apparition du chemin de fer, s'explique également avec le renversement de certaines valeurs existantes et le développement de nouvelles fonctions commerciales. La

⁸⁷⁰ - Bertin D., 1991.

distinction initiale faite entre les fonctions administratives et commerciales au XVIII^e siècle a évolué.

Cependant, reflet d'une nouvelle modernité et du renversement de ces valeurs, la rue Bonaparte devient le siège principal de ces nouveaux équipements.

2.3.4.7.2. - Les hôtels de voyageurs

Initialement, les principaux hôtels s'étaient implantés, au XVIII^e et dans la première moitié du XIX^e siècles, autour de la place Crillon, à proximité de la poste aux chevaux — hôtel de l'Europe, hôtel de Paris (qui occupe l'ancienne comédie), hôtel du Palais Royal —, rue Saint-Agricol — hôtel du Louvre —, et place Pie — hôtels de France et Saint-Yves —.



Fig. 262 - Hôtel Terminus, cours Jean-Jaurès – cpa - (AMA)

L'investissement des hôtels rue Bonaparte s'effectue progressivement. Initialement, ils s'insèrent dans des bâtiments dont l'architecture n'est pas spécifique et qui ne se dissocie pas de l'architecture des maisons de rapport. Puis, progressivement, les hôtels s'inspirent davantage d'une architecture décorative que d'une architecture locale.

D'après les matrices cadastrales et le Baedeker, on repère en 1901, trois hôtels dans la nouvelle rue : le Grand-hôtel d'Avignon et l'hôtel Crillon (aujourd'hui banque Chaix) sur le cours, l'hôtel du Cours, face à la poste. Parmi les hôtels existants auparavant dans la ville, seul trois (hôtels) ont subsisté : l'hôtel de l'Europe, place Crillon ; l'hôtel du Louvre rue Saint-Agricol et l'hôtel Saint-Yves place Pie.



Par contre les grands cafés ont investi la place de l'Hôtel de ville et la rue et le cours Bonaparte.

2.3.4.7.3. - Les grands magasins

La création des Grands Magasins est une des réalisations typiques de la seconde moitié du XIX^e siècle. Cependant, l'idée de concentration d'activités commerciales et de juxtaposition de commerces dans un même lieu est antérieure. La création des passages parisiens est une tentative de regroupement des commerces dans un même lieu couvert.



Fig. 264 - Nouvelles galeries – cpa - (coll. particulière).

En Avignon, il n'y a aucune tentative connue de création d'un passage, ni de volonté de regrouper les commerces en un seul lieu⁸⁷¹, mis à part la création au XVIII^e siècle de la rue Aquaviva. À l'origine, il n'est d'ailleurs pas question de ces activités dans le cahier des charges de la rue Bonaparte, mais elles s'implantent progressivement. Les grands magasins sont alors inconnus à Avignon. Lorsqu'ils apparaissent, c'est sur la rue de la République qu'ils choisissent de s'implanter en priorité. Ils apparaissent en 1885 pour le premier magasin installé dans l'hôtel Olivier, à la fin du XIX^e siècle, pour les Nouvelles Galeries, en 1924 pour les Dames de France et le Monoprix. Si le premier magasin investit une construction préexistante, les Nouvelles Galeries et les Dames de France sont l'occasion d'un regroupement parcellaire et de nouvelles constructions. Et si la façade du bâtiment des Nouvelles Galeries conserve une lecture horizontale des niveaux, les ouvertures sont toutefois plus importantes que les constructions précédentes. Les espaces entre chaque fenêtre sont réduits à l'épaisseur d'un mur. Cependant, en ce qui concerne l'immeuble des Dames de France, les façades montrent davantage la destination de l'immeuble par la création de grandes ouvertures en façades sur deux niveaux, qui alternent avec des petites fenêtres. Une grande corniche surplombe le bâtiment. Le traitement du rez-de-chaussée est renforcé par la création de grandes vitrines profondes.

2.3.4.7.4. - Les Banques et les Assurances

Le développement du capitalisme a donné naissance à un nouveau type de bâtiment : les banques. Pour François Loyer⁸⁷², il s'agit alors de l'« apparition de l'architecture de bureau » et du fait marquant de l'apparition de l'employé dans la société. Les banques développent très rapidement une architecture « monumentalisée ».

En Avignon, le premier édifice implanté est sans doute la Banque de France. Cette implantation fut réclamée, à plusieurs reprises, par la Chambre de commerce au cours des années 1840. En 1844, elle avait également demandé l'implantation d'une banque agricole et industrielle. Elle justifiait cette localisation comme étant le complément du chemin de fer, indispensable à l'avenir de la ville⁸⁷³. La succursale de la Banque de France fut finalement implantée en 1852 place de l'Horloge. À cette époque la rue de la République n'existait pas. Cependant, la majorité des nouvelles banques s'implanteront rue et cours Bonaparte. Si elles réutilisent essentiellement des immeubles existants, elles s'implantent en priorité à l'angle de rues. Seules, la Caisse

⁸⁷¹ - Cependant la création de la rue Aquaviva au XVIII^e siècle (rue du Vieux-Sextier) ou sont implantés la boucherie et la poissonnerie, sont un premier exemple de rationalisation de l'espace commerçant. La rue est créée dans le quartier correspondant à cette fonction. Ce qui n'est pas le cas de la rue Bonaparte.

⁸⁷² - Loyer F., 1983.

⁸⁷³ - ADV. - Série 11J, n° 76, Banques, Affaires diverse, 1844-1922. Le 7 février 1844, signé par les membres de la Chambre de Commerce.

d'Épargne et la Banque Marseillaise de Crédit sont l'occasion d'une construction particulière et monumentalisée.



Fig. 265 - Société Générale – cpa – (coll. particulière)

2.3.5. - L'influence de la rue Bonaparte sur la forme urbaine

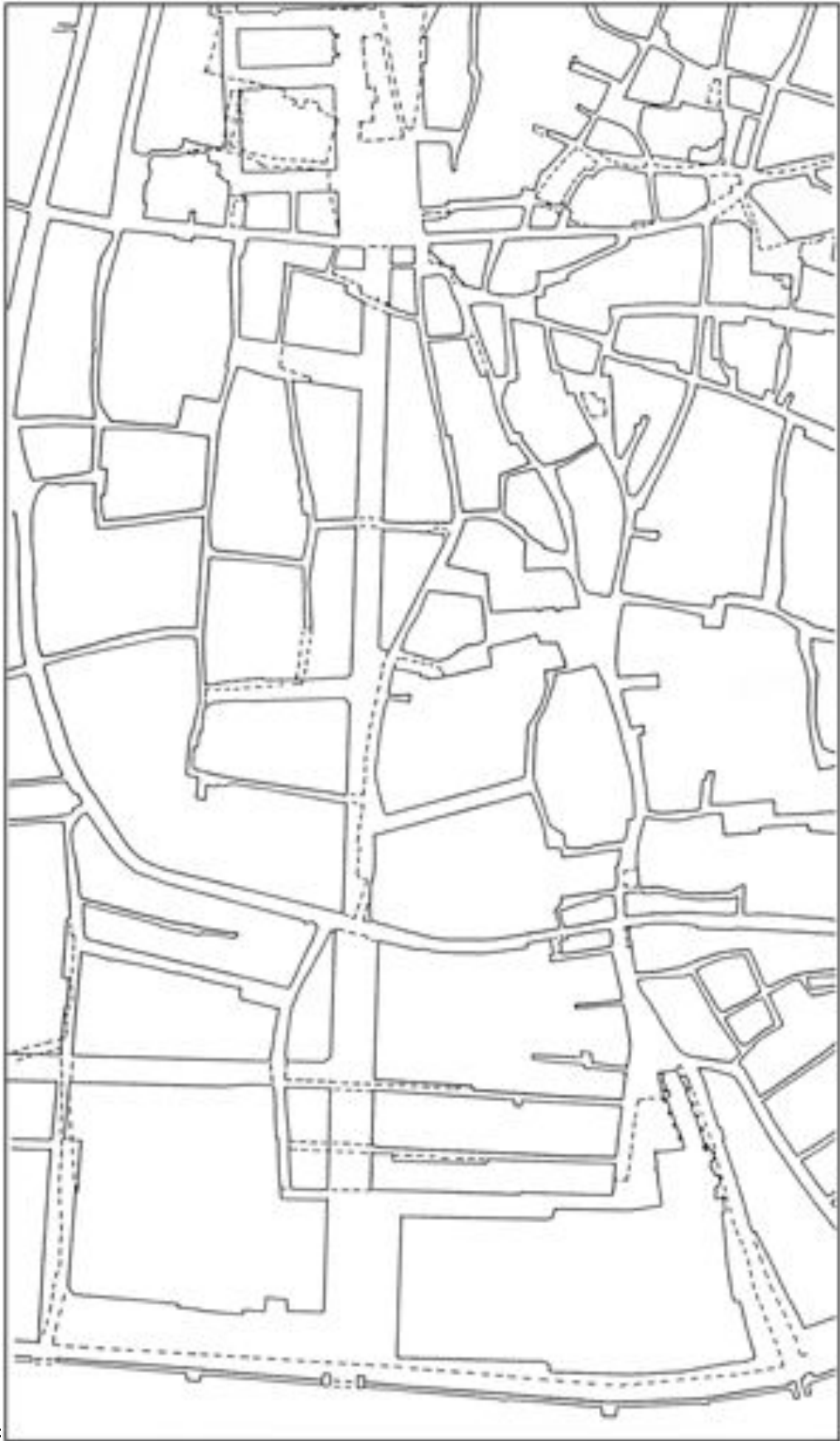
La percée de la rue de la République modifie fortement non seulement l'espace monumental de la ville mais surtout le sens des principales communications. De plus elle rééquilibre la ville par l'implantation de nouvelles institutions. Cependant si elle crée des potentialités nouvelles, elle modifie peu, semble-t-il, la répartition sociologique des quartiers.

Nous avons vu qu'en dehors des grands axes de circulation extérieure, l'accès au centre-ville s'effectuait par un axe est/ouest, l'actuelle rue Carnot.

La rue et le cours Bonaparte créent un nouvel axe qui bien que se situant dans une direction périphérie/centre à la manière des anciennes routes/rues, génère un système différent de circulation dans ce quartier. La percée qui se superpose approximativement à l'ancienne rue Saint-Marc traverse le réseau viaire existant de manière orthogonale et renforce le sens périphérie-centre, par rapport au sens circulaire institué par la rue Calade.

Au plan urbain, l'objectif recherché consistait à relier la gare au centre de la ville de manière la plus directe et la plus esthétique : les contre-projets ne permettaient pas de créer cette rupture franche par rapport à la structure globale de la ville.

La partie du cours crée un espace de promenade avec ses plantations d'arbres et sa liaison avec le jardin, la place créée devant la caserne Hautpoul, et devant les remparts et l'actuel Chambre de commerce.



F

(Dessin de l'auteur)



Fig. 267 - Le Palace Théâtre, cours Bonaparte – cpa – (Coll. Personnelle)

2.3.5.1. - Achèvement du plan général d'Avignon

La rue Bonaparte fait partie du plan général d'alignement de la ville approuvé en 1854. Elle s'accompagne d'un ensemble d'aménagements que nous avons décrit dans la première partie de cette recherche⁸⁷⁴ et sur laquelle nous ne reviendrons pas, comme l'achèvement de la place de l'Horloge ou les agrandissements successifs de la place Pie. Nous noterons toutefois, que ce plan fut modifié à plusieurs reprises au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, notamment autour de la place Pie lors de la création des nouvelles halles et du percement de la rue de Jérusalem. Par contre de nombreuses rues anciennes ne furent pas réaligner, car le reculement des voies fut réalisé de manière ponctuelle et en fonction de la reconstruction des maisons.

2.3.5.2. - Le prolongement de la rue Bonaparte

2.3.5.2.1 - De la place de l'Horloge à la place du Palais

Le plan d'alignement prévoyait que la rue Bonaparte devait être prolongée au-delà de la place de l'Horloge, pour dégager la place du Palais des Papes, en agrandissant la rue du Bon Parti et en aménageant la place du Puits-des-Boeufs.

L'analyse détaillée du contre-projet des administrateurs du musée, fait apparaître deux éléments importants quant aux extrémités de la percée.

Le premier concerne le prolongement de la rue au-delà de la place de l'Horloge. Il est

⁸⁷⁴ - Cf : 1^{er} chapitre d'Avignon,

évident pour eux que cette rue ne s'arrête pas à la place de l'Hôtel de ville. Celle est envisagée jusqu'à la place du Palais des Papes.

« [...] - d'arriver latéralement sur la place du Palais, devant une simple muraille, tel que serait le flanc de l'hôtel des monnaies.

- de rendre, par la même, plus tard nécessaire la démolition de ce monument (l'hôtel des monnaies) si remarquable entre ceux du style de la Renaissance.

Il nous semble que la destruction de deux monuments, dans une ville qui n'en a vu que trop périr est un motif bien suffisant déjà pour faire condamner le projet à l'enquête, dans un siècle surtout où la France entière, secondée par son gouvernement, met le plus grand zèle à conserver, à restaurer les édifices que lui ont légués les générations passées [...]. »⁸⁷⁵

Leur tracé, axé sur deux points — l'hôtel des Monnaies et l'hôtel des Invalides — permet de relier directement le palais des Papes à la place de l'Horloge et de « longer la place de l'Horloge, au lieu de la couper en deux et de la transformer presque entièrement en rue [...]. »

2.3.5.2.2 - De la percée au réaménagement du quartier de la Balance

Les projets de prolongement de la rue Bonaparte, qui apparaissent dans la seconde moitié du siècle et dans les années 1920, envisagent quant à eux le prolongement de la rue, au-delà de la place, mais en direction du quartier de la Balance.

Le premier projet, dont nous n'avons que peu de traces, puisqu'il s'agit de trois coupes longitudinales représentant le tracé d'une rue allant de la place du puits de Bœufs jusqu'à la porte du Rhône, aurait été envisagé dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁸⁷⁶. Les trois profils envisagent trois tracés dont la situation est légèrement différentes les uns des autres, mais ne remet pas en cause le principe d'une rue droite qui prolongerait de façon oblique la rue Bonaparte.

Le deuxième projet, envisagé en 1927 par l'architecte Pascal, prévoit le prolongement de la rue de la République jusqu'au Châtelet du pont. Ce projet de « style haussmannien » sera suivi d'autres propositions qui constituent des variantes à l'idée de la percée. En fait, ce projet s'insère dans un plan de réaménagement du quartier de la Balance. Des démolitions sont entreprises dans le quartier, mais le projet proprement dit de prolongement de la rue sera abandonné. Cependant, le réaménagement du quartier de la Balance s'effectuera à partir des années 1960⁸⁷⁷.

⁸⁷⁵ - Opposition des administrateurs du Musée d'Avignon au projet de rue qui couperait en deux le musée d'Histoire Naturelle et le Jardin des Plantes qui en dépend. Avignon, le 1er décembre 1853.

⁸⁷⁶ - La date de ce document ne nous est pas connu, et c'est là une estimation, d'après la qualité du document et de son graphisme qui nous permet de faire cette hypothèse.

⁸⁷⁷ - Voir à ce sujet l'étude d'Olivier Rigaud, 1983.

Conclusion d'Avignon

Les transformations de la ville d'Avignon au XIX^e siècle s'inscrivent dans une triple approche :

- celle des nouveaux équipements et en particulier la gare ;
- celle des transformations morphologiques de la ville ;
- celle de l'étude de cas particuliers afin de saisir les traces de la ville en

profondeur, de mieux comprendre ce qui caractérisent les transformations urbaines de la ville par rapport à l'ensemble de la ville.

La recherche s'est articulée en trois phases distinctes :

La première, intitulée « Avignon, des projets et des villes », concerne la définition de la ville et le renforcement de sa centralité. Notre démarche a consisté à resituer la ville dans son contexte, afin de comprendre son évolution à partir de ses premiers éléments de transformation.

Après avoir retracé de manière globale l'évolution urbaine d'Avignon du Moyen-Âge jusqu'au XIX^e siècle, nous nous sommes intéressés plus particulièrement à la compréhension et à la recherche des éléments qui ont permis la transformation de la ville au milieu du XIX^e siècle, à partir de l'étude du plan d'alignement de la ville, de l'implantation des principaux équipements, théâtre, Hôtel de ville, en liaison avec la redéfinition du centre ville.

L'étude du plan d'alignement ne s'est pas limitée à la période proprement dite de son élaboration ; la réflexion sur ce plan a permis de réaliser la transcription spatiale de la ville au regard des projets antérieurs et futurs de la Cité. Car ce qui nous intéressait, ce n'était pas de faire une histoire de son histoire, mais de s'en servir comme un révélateur des projets envisagés, réalisés ou non, afin de montrer comment les transformations de la ville s'inscrivaient dans une réflexion continue de la pensée.

La réalisation de ce plan a été très longue à Avignon. Cette longue durée traduit les difficultés de la municipalité à appréhender la forme totale de la ville, malgré les efforts répétés de l'administration des Bâtiments Civils. Seul le chemin de fer obligera les dirigeants avignonnais à s'intéresser de plus près à la structure globale de la ville.

Si au XVIII^e siècle, la ville d'Avignon a fait l'objet de plusieurs projets, peu d'entre eux ont été réalisés à la même époque. Toutefois, ils ont servi de base à la réalisation des principales transformations du XIX^e siècle. Ils concernaient d'une part l'amélioration des communications à l'intérieur et à l'extérieur de la ville et d'autre part la définition du centre de la ville avec la définition d'un centre administratif et représentatif et d'un centre commercial. Il s'agissait de la reconstruction du pont, de l'agrandissement de la

place de l'Horloge et de la création d'une voie de communication entre la périphérie et le centre.

Les réalisations du XIX^e visent également à la même définition. Ce qui change effectivement, c'est l'échelle des travaux qui sous l'effet de l'amélioration des communications amplifieront les échanges. Au début du XIX^e siècle, les premiers travaux d'amélioration des communications concernent en premier lieu la reconstruction du pont. Plus tardivement, c'est l'agrandissement de la place de l'Horloge qui est redéfini avec la construction d'une nouvelle salle de Théâtre et la reconstruction de l'Hôtel de ville. Au milieu du XIX^e siècle, la construction de la gare de voyageurs au sud de la ville permet enfin d'établir une communication directe entre la périphérie et le centre de la ville. Parallèlement, les travaux pour l'amélioration de la place du marché sont entrepris. Le percement d'une nouvelle rue à l'est de la ville et la reconstruction du marché à la fin du XIX^e siècle clôtureront les principaux travaux d'aménagements internes.

La redéfinition du centre de la ville à Avignon s'est effectuée avec la nécessité d'une part, de redéterminer la cité papale sur le plan du pouvoir civil par rapport au pouvoir religieux ; et d'autre part par rapport à la nécessité de séparer les fonctions commerciales et les fonctions représentatives.

L'agrandissement de la place de l'Horloge s'est effectué effectivement dans un premier temps comme une reconquête vis-à-vis de la place du Palais des Papes. Mais il fallait alors évacuer toutes les fonctions commerçantes de la place de l'Hôtel de ville en un autre lieu de la ville, la place Pie.

Cette redéfinition s'est accompagnée de l'embellissement de la ville avec la création du Théâtre, la reconstruction de l'Hôtel de ville et l'agrandissement de la place.

Nous avons pu mettre en évidence les préoccupations de la municipalité et le rôle de l'État dans ces projets. La première moitié du XIX^e siècle, à Avignon, est donc occupée au recensement et à la signification des lieux de la ville. La politique d'équipement qui se met en place vise au développement de la structure administrative et à l'institutionnalisation de l'espace public. Toutefois, cette politique n'est pas linéaire. La municipalité se heurte à des difficultés d'exécution tantôt d'ordre financier comme pour l'Hôtel de ville, tantôt d'ordre local. Le déploiement spatialisé d'édifices, dont la définition géométrique et l'échelle contrastent avec les constructions existantes, cède en partie le pas, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, aux exigences intrinsèques du chemin de fer et de la révolution de la circulation. Apparaissent alors les grandes percées qui réordonnent la totalité de la ville. Peu à peu, alignements et percées s'affirment les outils privilégiés de la transformation des villes.

La seconde phase de notre recherche intitulée : « Les voies ferrées et les gares dans la ville », prenait pour objet l'implantation des gares dans la ville. Elle s'est organisée autour de trois parties :

- le rôle des intervenants ;
- la question du chemin de fer et de la création des lignes aux abords d'Avignon ;
- l'implantation des gares.

Notre démarche a consisté à comprendre comment s'était posée la question du rapport de l'implantation du tracé des lignes de chemins de fer et des gares par rapport à la forme de la ville.

Notre analyse a porté premièrement sur l'historique des tracés ainsi que sur la reconstitution de quelques débats qui ont eu lieu autour de la concurrence des différents tracés de la ligne d'Avignon à Marseille, afin de mieux comprendre les enjeux et les déterminismes existants autour de cette question. Car, si du point de vue économique, l'utilité du chemin de fer a été reconnue très rapidement à Avignon, les difficultés liées au choix d'un tracé, à la mobilisation des capitaux et à la rivalité entre les compagnies concessionnaires et la batellerie ont différé la construction de la ligne entre Lyon et Marseille. Avignon, située sur la ligne principale entre Paris et Marseille, a joué un rôle important dans la construction de cette ligne. Le tracé de la ligne était un enjeu aux niveaux local et national. Entre la rapidité de communication entre Avignon et Marseille et une desserte locale, il fut choisi de desservir les villes qui bordaient le fleuve. Mais ce choix n'a pas empêché de bouleverser les habitudes et d'anéantir la batellerie sur le Rhône. Par contre, le mouvement des voyageurs a permis le développement d'autres activités, comme le tourisme.

Ces enjeux et ces déterminismes ont eu un impact sur l'implantation de la gare de voyageurs, en retardant ainsi son implantation et en fixant le passage obligé de la ligne aux abords et au sud d'Avignon. En effet, les vingt premières années qui ont précédé cette implantation ont correspondu à une phase de maturation dans la mise au point des tracés des lignes et dans le choix de la position de la gare des voyageurs, non seulement à Avignon, mais dans toute la France. C'est pourquoi, l'étude de l'implantation de la gare s'est effectuée principalement au regard de la ville, en mettant en valeur le rôle urbain de la ville par rapport à l'évolution des techniques.

Trois solutions furent tour à tour envisagées pour implanter la gare de voyageurs dans la ville. L'évolution et le choix de ces emplacements furent directement liés à la politique urbaine d'Avignon. Il s'est agi avant tout d'implanter la gare en fonction d'un rééquilibrage de la structure urbaine. Ces transformations se sont effectuées avec l'apport de l'évolution des techniques ferroviaires, de l'importance croissante du rôle

des communications dans la ville, mais au détriment de la relation de la ville avec son environnement paysager et son territoire.

L'étude des intervenants a mis en avant le rôle important de la municipalité d'Avignon dans le choix de l'implantation de la gare de voyageurs. Son emplacement exact dépendait de son choix. Toutefois, si pendant les années 1840, le tracé de la ligne fut envisagé en fonction de l'emplacement de la gare, l'implantation définitive fut définie conjointement entre la municipalité et la compagnie qui imposa l'emplacement de la ligne au sud de la ville et à l'extérieur des remparts. Le rôle des deux compagnies de chemin de fer fut identique car elles furent dirigées par la même personne : Paulin Talabot. Le tracé de la ligne et l'emplacement de la gare de marchandises furent déterminés par les compagnies.

La dernière phase de notre recherche intitulée, « La rue et le cours Bonaparte » concerne l'étude de la rue de la gare ouverte entre la gare et la place de l'Horloge. Cette voie de communication, réalisée au milieu du XIX^e siècle, fut pratiquement conçue en même temps que l'implantation définitive de la gare de voyageurs. Elle est le résultat de la réflexion menée sur la ville depuis le milieu du XVIII^e siècle et des transformations apportées par l'apparition du chemin de fer.

Cette dernière partie montre comment la ville s'est transformée à partir de cet outil. Elle modifie la structure de la ville en lui donnant une nouvelle orientation vers le sud. La rue de la gare n'est pas envisagée par rapport aux rues existantes, mais en fonction des transformations futures de la ville. Elle fut le lieu de transformations de la ville pendant cette période, sur le plan de l'amélioration de l'hygiène — avec la construction d'un égout et la distribution en eau potable —, de l'habitat — avec la construction des immeubles de rapports et des hôtels de tourisme —, du commerce — avec l'apparition des banques et des grands magasins —.

Si la réalisation de la percée s'étend sur une période de quinze ans, son image définitive ne prendra définitivement corps qu'au début du XX^e siècle. Elle a rencontré un assez grand nombre de difficultés dans la conception et l'élaboration du projet. L'étude de sa réalisation montre justement les difficultés d'application dans un contexte local de l'utilisation de la percée haussmannienne comme outil de transformation.

La conception du projet de la percée évolue en fonction du type de parcellaire rencontré lors de l'ouverture de la rue, mais aussi parce que la mécanique de la percée a évolué depuis le XVIII^e siècle. L'idée d'embellissement de la ville qui impose un modèle d'aménagement urbain homogène persiste jusqu'au début des années 1840, malgré l'échec de la place de l'Horloge. Mais au milieu du XIX^e siècle les résistances à cette architecture autoritaire sont plus grandes. Ce qui était accepté lorsqu'il s'agissait de glorifier la statue du roi ou la mise en valeur d'un centre ville est refusé lorsqu'il

s'agit de créer une rue d'habitations qui relie un point à un autre. À cette époque, plusieurs jugements de tribunaux ont donné raison à ceux qui ont contesté cette forme d'urbanisme⁸⁷⁸. Nous avons constaté l'échec de la place à programme lors de notre étude sur la rue Jeanne d'Arc à Orléans. [Huet B., Lambert M., 1988].

L'ouverture de la rue s'effectue principalement en dehors des rues existantes, car cela coûterait plus cher en indemnités. Mais l'achat des parcelles varie en fonction de la proximité ou non du centre de la ville.

Si la municipalité achète l'ensemble des parcelles à exproprier, l'achat de la superficie des parcelles diffère d'une phase à l'autre. Lors de la première phase, la totalité des parcelles est rachetée par la ville. Elles sont alors découpées en lots. Toutefois, devant l'échec de la vente de ces lots, les parcelles seront vendues selon leur limite initiale. La superficie de parcelles des deux autres phases sera principalement limitée à la superficie nécessaire à l'ouverture de la rue, sauf si la superficie restante de la parcelle devient alors inconstructible.

Si nous pouvons appliquer le terme de percée haussmannienne à la rue de la République d'Avignon à cause de l'aspect qu'elle présente aujourd'hui, l'idée initiale de sa conception et sa réalisation montrent que ce projet s'inscrit à la fois dans les conceptions théoriques utilisées dans la capitale et dans une pratique d'aménagement locale. Si l'idée de la rue de la République émane des institutions proches du gouvernement, la mise en œuvre opérationnelle fait appel à une conception de la percée plus proche des percées ouvertes du XVIII^e siècle et de la première moitié du XIX^e siècle que de la percée haussmannienne parisienne proprement dite. Par exemple, à Orléans, l'ouverture de rue de la République à la fin du XIX^e siècle confère à la percée une image plus parisienne, à la fois dans l'idée de la rue et dans sa réalisation. Cette rue est ouverte plus tardivement qu'à Avignon — elle bénéficie donc de l'évolution urbaine de villes en cette fin de siècle — et elle s'inscrit dans une continuité historique opérationnelle, puisqu'il s'agit de la troisième percée réalisée dans cette ville en un siècle et demi. Avignon doit synthétiser en une seule opération toute l'évolution urbaine qui s'est opérée depuis le XVIII^e siècle. L'ouverture de la percée en trois phases permettra d'ajuster ces évolutions à la réalisation de la rue.

L'analyse de la rue de la République et du cours Jean-Jaurès oppose alors à la redéfinition des fonctions modernes des cités du XIX^e siècle, une situation anachronique, qui doit conjuguer les effets du passé, les nouveaux moyens de communication, et le pôle de nouvelles activités commerciales. Elle fait apparaître, au-delà des justifications fonctionnelles, une volonté de définir la ville par rapport à une

⁸⁷⁸ - Harouel Jean-Louis, «La tradition du règlement», in *Formes urbaines et règlements*, journée d'études organisée à l'EAPB le 8 juin 1990 dans le cadre de La ville régulière II.

nouvelle conception de la centralité et des limites. Cependant, par rapport à la simple idée d'ouvrir la ville sur l'extérieur, de relier le centre à la périphérie et de l'ouvrir sur l'au-delà par l'intermédiaire du chemin de fer, la rue expose une situation plus complexe de refonte interne de la ville.

La ville d'Avignon n'a pas bénéficié d'un mouvement spéculatif comme les villes de Paris, Lyon ou Marseille. Au milieu du XIX^e siècle, la ville possède de nombreuses maisons vides. Le lotissement des dominicains, datant du début des années 1840, a été très long à se construire. Ce n'est qu'à partir des années 1865 que la rue se borde de nouvelles constructions et il faudra attendre le développement des nouvelles classes aisées et du commerce pour que la rue soit bordée de grands immeubles. En effet, à l'origine, la nature même de la voie, n'a pas amené les bourgeois de la ville à venir s'établir dans cette partie de la ville, en particulier entre la rue Joseph Vernet et la gare. La construction de la caserne Hautpoul le long de cette section n'a pas favorisé ces établissements. Par contre, la proximité du centre a favorisé la spéculation des terrains du côté de la place de l'Horloge.

Si l'on ne tient pas compte de la création des percées proprement dites, il y a cependant dans la ville une forte empreinte du XIX^e siècle. L'étendue du plan d'alignement appliqué à la ville révèle l'importance des transformations apportées aux rues de la ville ancienne, notamment en ce qui concerne les reculements de façades. Cette procédure s'applique non seulement aux principaux chemins de la ville, mais également à de nombreux points qui structurent la ville. Ces transformations, qui s'étalent dans la longue durée, ont été appliquées autour des principaux équipements, carrefours et axes de la cité.

La municipalité ira plus loin que les transformations initiales prévues par le plan d'alignement. Si l'ensemble de la première opération, fut conforme à ce qui avait été prévu dans le plan d'alignement, l'aménagement de la « place Pie/rue Thiers » par rapport au projet initial subira des modifications plus importantes.

Le projet « percée/place » ne fut pas remis en question, mais l'agrandissement de la place s'effectua en plusieurs fois et de façon non continue. En effet, la place fit l'objet d'une réflexion constante pour y installer un nouveau marché. L'évolution des échanges rendit caducs les différents projets envisagés au milieu du XIX^e siècle. La moindre importance du projet par rapport à celui de la place de l'Horloge n'imposa pas une conception unitaire de la place. Les constructions bâties autour de la place sont hétérogènes et sans rapport avec la taille finale de la place. Cette non intégration de l'opération dans le site fut le résultat d'une conception par fragments et de remaniements successifs.

À partir du début du XX^e siècle, la ville a commencé à se développer au-delà des remparts, le long des rues existantes. Aucun plan d'aménagement a été appliqué à la banlieue, malgré l'étude d'un plan d'alignement pour le développement de la ville au-delà de l'enceinte à la fin des années 1880 : les remparts existants créant une rupture entre le centre de la ville et l'extérieur. De fait, la première ceinture du faubourg, entre l'enceinte et la voie ferrée, ne s'est pas intégrée au centre, et les remparts ont continué à constituer la limite de la ville. Les boulevards qui les bordent sont devenus un espace informe, occupés en majorité par des parkings. La gare est donc restée pour beaucoup d'Avignonnais et de touristes, la porte principale d'accès à la ville. La rue de la gare,— cours Jean-Jaurès et rue de la République—, associée à la place de l'Horloge constitue toujours aujourd'hui le principal axe structurant de la ville. Elle demeure le lieu privilégié des activités marchandes et touristiques de la ville.



*Fig. 268 - Avignon - Vue des bords du Rhône et le Rocher des Doms
cpa – (coll. particulière)*

Synthèse

Alors que Nîmes et Avignon ne sont distantes que de 45 kilomètres, cette étude a mis en avant des situations, des histoires, des conjonctures et des formes urbaines distinctes. Au début du XIX^e siècle, les deux villes évoluent de manière indépendante. Lors de l'étude précédant la mise en service du chemin de fer d'Avignon, on s'intéresse certes de près à la solution choisie par Nîmes pour faire circuler le chemin de fer, sur un viaduc, mais par contre, Nîmes ne fait jamais référence à Avignon. Elle se réfère plutôt à Montpellier, avec qui elle entretient une concurrence en matière architecturale, concernant l'aménagement urbain ou le chemin de fer.

Nous étions conscients de ces spécificités propres dès le début de ce travail, et c'est en partie pour cette raison que nous avons choisi ces deux villes. Leur antinomie nous semblait enrichir la comparaison, mais la « complexité » du cas de Nîmes n'a pas facilité l'étude⁸⁷⁹. De fait et malgré l'intérêt suscité par cette ville, nous avons été obligés de faire de nombreuses impasses sur certains de ses aménagements, du fait de l'importance des transformations urbaines qu'elle a connu. Cette complexité nous a de plus posé de nombreuses questions, auxquelles il ne nous a pas toujours été possible de répondre : nous avons donc dû faire des choix et nous recentrer sur notre sujet.

En 1835, Mérimée note qu'Avignon ne ressemble en rien aux villes françaises, et que sous ses allures de ville espagnole, c'est une place de guerre. À l'opposé, Henri James, à la fin du XIX^e siècle, considère que Nîmes est une ville purement française et qu'elle n'a pas de particularité propre, si ce n'est quelques monuments romains. Ces deux descriptions du XIX^e siècle caractérisent bien les différences entre les deux villes. Toutes les deux ont un potentiel important : la première dispose de ses monuments romains, qui restent alors à mettre en valeur, et du magnifique jardin de la Fontaine, créé au milieu du XVIII^e siècle ; la seconde, à l'ombre du monumental Palais des Papes, enfermée dans son enceinte du XIV^e siècle, présente un labyrinthe de voies étroites intactes, de beaux hôtels particuliers, et bénéficie de l'intérêt croissant pour le patrimoine au début de la Monarchie de Juillet.

⁸⁷⁹ - L'une est ouverte, active, et a fait l'objet de nombreux projets d'extension, la seconde est enfermée, tout en étant assez étendue, et n'a connu que quelques légers processus de transformation intérieure. L'une manque d'eau, l'autre est régulièrement inondée par les crues du Rhône. Deux provinces différentes, la première, le Languedoc, l'autre la Provence.



Fig. 269 – Plan contemporain de Nîmes et de son bâti – (Géoportail)



Fig. 270 – Plan contemporain d'Avignon et de son bâti – (Géoportail)

Nous avons déjà souligné la différence entre les aménagements urbains nîmois et ceux d'Avignon. À Nîmes, la ville s'agrandit par l'extension de nouveaux faubourgs et quartiers dès le XVII^e siècle, détruit son rempart pour y aménager des boulevards, implante de nouveaux équipements, comme le théâtre et le palais de justice, et dégage ses monuments antiques. À Avignon, plusieurs projets ambitieux voient le jour, mais ils ne seront pas réalisés, comme le projet de reconstruction du pont sur le Rhône, ou le projet d'une grande rue traversant la ville d'est en ouest⁸⁸⁰. Seules la création de la rue du Vieux Sextier et le projet de réaménagement de la place de l'Horloge permettent de transformer le centre ancien, de façon à séparer les fonctions marchandes et civiles, tout en réglant les questions d'hygiène. Toutefois, le projet de façade ordonnancé de Franque n'aboutira pas.

Comme nous l'avons annoncé, nous avons essayé de traiter de manière similaire les deux exemples, mais si la partie sur Avignon nous a semblé plus « simple » (elle pourrait se résumer en une seule opération : la percée) que celle de Nîmes, l'évolution de notre travail a fait émerger de nouvelles questions que nous avons choisi d'approfondir, au détriment d'autres interrogations que nous avons posées au départ, notamment celle du rôle des acteurs de la transformation urbaine. Par exemple, à Nîmes l'étude du plan de Raymond⁸⁸¹ était incontournable, non seulement pour interpréter le projet d'aménagement du quartier de l'Embarcadère, mais également pour comprendre les transformations engagées au début du XIX^e siècle.

Cette synthèse reprend les différents thèmes évoqués lors de l'introduction, en particulier la question des plans d'alignement et d'embellissement, et les modes opératoires, l'extension et la percée.

⁸⁸⁰ - Nous avons fait l'hypothèse que ces cinq opérations pourraient se révéler n'être en fait qu'un grand projet d'ensemble semblable à celui que nous avons étudié à Orléans avec la rue Royale et la rue Jeanne d'Arc. La réalisation d'une traverse d'est en ouest associée à la reconstruction du pont, l'aménagement et la définition d'un centre auraient pu être envisagés.

⁸⁸¹ - Malgré quelques études plus récentes qui décrivent le projet, nous souhaitions aller plus loin dans l'analyse du projet et de sa forme. Mais ce plan n'étant pas notre sujet, nous nous sommes limités dans son analyse totale.

La ville avant le chemin de fer : les projets antérieurs au XIX^e siècle, la question de l'embellissement et la politique des équipements

Dans chacune des deux villes choisies, des projets antérieurs au XIX^e siècle et au chemin de fer ont été étudiés, et réalisés pour certains d'entre eux. Toutefois, Nîmes l'emporte sur le nombre de réalisations d'extension et l'implantation de nouveaux équipements : création d'un cours à l'emplacement d'un rempart au XVII^e siècle, réalisation de deux agrandissements réguliers et projet d'un troisième au XVIII^e siècle, aménagement des principaux boulevards au XVIII^e siècle. Avignon, la cité des Papes, endormie dans ses habits trop grands pour elle, fait apparemment pâle figure, bien que si nous remontons au XII^e, et surtout au XIV^e siècles, elle connaît une extension urbaine qui anticipe en quelque sorte les agrandissements nîmois⁸⁸². De plus, de la fin du XVI^e siècle au milieu du XVIII^e, de beaux hôtels y ont été construits, principalement sur le rempart du XII^e siècle, rue Joseph Vernet. Au milieu du XVIII^e siècle, on peut noter une petite percée à l'emplacement de l'hôtel de Villefranche, l'agrandissement de la place l'Hôtel de Ville, et les projets de reconstruction de son pont. Ces projets qui attestent qu'Avignon se préoccupe de redéfinir son centre et d'améliorer ses communications avec sa périphérie. L'ensemble de ces aménagements annonce les principales préoccupations du milieu du XIX^e siècle : extension pour Nîmes, et redéfinition de la centralité, création de places et percées pour Avignon. Ce n'est que dans la seconde moitié du XIX^e siècle que la tendance s'inverse : on procède à des percées pour le centre ancien de Nîmes, et à l'ouverture de nouvelles voies sur des terrains peu construits à Avignon. Par contre, nous pouvons établir quelques similitudes entre les deux villes, du point de vue de la politique d'équipement qui se met en place pendant la première moitié du XIX^e siècle.

Le début du XIX^e siècle constitue un moment important pour les équipements urbains. La création des départements a permis la refonte d'un certain nombre d'administrations. La thèse de Marilyne Doutre sur *Les modalités de transformation de la ville au début du XIX^e siècle en Auvergne. L'édifice public et son espace urbain - Pouvoirs et conflits*, nous apporte un nouvel éclairage sur la manière dont les institutions ont influencé l'architecture et l'urbanisme en province. Suite aux travaux de Georges Teyssot notamment, elle confirme que « l'édifice institutionnel amorce ainsi de nouveaux changements en matière d'urbanisme : l'équipement public en introduisant des points de régularité et de rupture dans le tissu génère du même coup

⁸⁸² - L'écusson nîmois est légèrement plus petit que celui d'Avignon au XII^e siècle. L'extension avignonnaise englobe les couvents et les faubourgs.

des retentissements urbains. Il peut aussi permettre de contrôler le processus d'extension de la ville en redéfinissant ou en perpétuant les lieux du pouvoir et ébauche ainsi dans des proportions variables, une nouvelle définition de la ville⁸⁸³. »

Ce redéploiement des équipements dans la ville a été facilité par le travail des intendants au XVIII^e siècle et par l'appropriation des biens nationaux qui en libérant de nouveaux bâtiments et des nouveaux terrains offrent de nouvelles opportunités urbaines et permet l'insertion de ces équipement dans ce nouvel espace de la ville. Si elle constate que l'implantation choisie s'effectue souvent « aux marges de la cité », à l'emplacement des anciens remparts, elle relativise ce choix en précisant que toutes sortes d'interventions ont cours dans la ville. Pour Nîmes et Avignon, deux grandes tendances se dégagent, constituant pour chacune un cas d'école en fonction de leur situation propre. À Nîmes, c'est l'implantation sur les boulevards qui est choisie de préférence, que ce soit pour les bâtiments administratifs (Palais de Justice, voire la nouvelle Préfecture, car l'avenue Feuchères, nouvelle porte de la ville, en constitue le prolongement), les édifices religieux (quatre églises), militaire et culturels, le théâtre et les musées archéologique et d'histoire naturelle. Toutes ces constructions sont neuves (sauf l'église Saint-Charles, qui est édifiée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la caserne qui date du début du XVIII^e siècle, et le musée). Seul l'Hôtel de Ville reste dans la ville ancienne, cependant il est agrandi. À Avignon, les équipements réinvestissent le centre, et pour la majorité d'entre eux, ils sont installés dans des constructions confisquées : le Palais des Papes devient une prison et une caserne sous la Révolution, la chapelle de l'ancien monastère des Annonciades, devenue en 1752 séminaire de Sainte-Garde, est occupée par le Palais de Justice, et la préfecture est installée dans un hôtel particulier, l'hôtel de Forbin Sainte-Croix. Seul le théâtre puis l'Hôtel de Ville bénéficieront de nouveaux bâtiments, sur la place de l'Horloge qui sera définitivement agrandie lors du percement de la rue de la gare, achevant ainsi l'embellissement de la ville commencé au milieu du XVIII^e siècle.

À Nîmes, les équipements sont implantés sur les nouveaux espaces issus de la création des boulevards, ou sur les accès au centre-ville : par exemple l'Hôtel-Dieu, et ensuite, à la fin du XIX^e siècle, l'hôpital général et les nouvelles casernes, respectivement construits rue de la République (route de Montpellier) et rue Vincent Faitâ (route d'Uzès, après la gare de marchandises). À Avignon, les équipements inscrits dans le tissu ancien font l'objet de nouveaux dégagements. Ainsi, la préfecture est reliée à la rue de la République lors de l'ouverture de la rue Viala. Le musée archéologique, installé dans les églises des Jésuites, est également dégagé par la

⁸⁸³ - Marilyne DOUTRE, *Modalités de transformation de la ville au début du XIX^e siècle en Auvergne : l'édifice public et son espace urbain - pouvoirs et conflits*, thèse soutenue sous la direction de Pierre PINON, Université de Paris VIII-Vincennes-Saint-Denis, 2003.

percée. Seule une nouvelle caserne est édiflée sur le cours Jean-Jaurès. Dans chacune des deux villes on construit un nouveau marché dans le centre ancien à la fin du XIX^e siècle : à Nîmes, il fait l'objet de travaux de transformations de voirie, et à Avignon, on agrandit la place où il est établi.

Dans les deux cas, les gares de chemin de fer sont implantées en dehors de la ville : à 300 mètres de l'Esplanade pour Nîmes, et à l'extérieur du rempart, le long du boulevard Saint-Roch à Avignon. Celle de Nîmes, antérieure, à la particularité d'être une « gare-pont », et celle d'Avignon fait l'objet d'une reconstruction au début des années 1860. Ce sont toutes les deux des « gares de passage ». Dans les deux villes, ces édifices sont situés dans l'axe d'une nouvelle rue. Ce principe avait été appliqué à Nîmes lors de l'aménagement du cours Neuf dans l'axe du jardin de la Fontaine.

À Nîmes, les emplacements de nombreux équipements sont directement liés à l'embellissement de la ville : ce principe est utilisé par exemple dès la fin du XVIII^e siècle pour la construction du Théâtre en face la Maison Carrée, entre le centre ancien et les aménagements du jardin et du quartier de la Fontaine, ou en 1805, pour l'édification du Palais de Justice, sur la rive nord de l'Esplanade, lors de son premier aménagement. Les églises sont également reconstruites, parfois déplacées et dégagées, comme les églises Saint-Paul et Saint-Baudile sur la ceinture des nouveaux boulevards.

À Avignon, la majorité des embellissements est concentrée sur la place l'Horloge : théâtre, nouvel Hôtel de ville, reconstruction des façades à l'alignement, dégagement d'une nouvelle rue, construction de la Banque de France. La porte de l'Oulle, dont la fonction d'entrée de ville avait été renforcée au début du XIX^e siècle avec la reconstruction du pont sur le Rhône, est déclassée (malgré les tentatives d'y implanter la gare sur le cours du même nom), au même titre que la porte Saint-Lazare, par la création de la porte de la République, au sud de la ville, qui fait face à la gare.

La création des boulevards à l'emplacement des remparts à Nîmes au début du XIX^e siècle est l'occasion d'aménager plusieurs places, celles de la Bouquerie, de la Maison Carrée et de l'Esplanade, afin de les articuler et de les relier avec les autres quartiers de la ville. Nous avons précisé plus haut qu'ils constituaient le lieu principal d'implantation des équipements tout au long de ce siècle. Leur embellissement se poursuit dans les années 1830, avec la création d'une place autour de l'église Saint-Paul, et jusqu'au cours des années 1860, avec le réaménagement des places des Carmes et Saint-Baudile, avec la reconstruction de l'église du même nom. Si à Avignon l'enceinte est conservée, un boulevard circulaire est aménagé du côté extérieur au milieu du XIX^e siècle, à l'emplacement des cours plantés aux XVII^e et XVIII^e siècles. Mis à part les allées de l'Oulle situées le long du Rhône, les portes n'ont

pas fait l'objet d'aménagement spécifique. La démolition du rempart est envisagée en 1833, car il représentait un obstacle à l'extension de la ville, mais Mérimée, puis Viollet le Duc s'y opposent, et empêchent sa destruction.

Certains des aménagements cités ici s'inscrivent dans une vision de l'aménagement de la ville plus générale, introduite à partir de 1807 par la nécessité de dresser un plan d'alignement.

La création et l'application du plan général d'alignement à Nîmes et à Avignon

En effet, si la décision de lever des plans d'alignement a introduit une réflexion sur la ville pendant toute la période de son élaboration, les conclusions qu'elle a entraînées diffèrent d'une ville à l'autre. Le niveau d'intervention n'est pas le même. Il varie en fonction des aménagements nécessaires aux différentes villes et de la date d'homologation du plan. Ainsi, les plans approuvés avant les années 1820, comme à Orléans, portent soit sur des aménagements déjà envisagés avant 1807, soit sur des projets partiels. Après 1840, ils intègrent, si la ville est concernée, les modifications entraînées par le chemin de fer, comme à Nîmes⁸⁸⁴ et à Avignon⁸⁸⁵.

Si l'approbation des plans d'alignement n'a pas figé l'évolution des villes, les transformations prévues semblent cependant insuffisantes dans les principales villes françaises. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, leur développement accéléré a nécessité des aménagements plus conséquents. Certaines municipalités n'ont pas toujours su évaluer et contrôler l'importance des modifications et des embellissements nécessaires.

De plus, les municipalités doivent également gérer de nouveaux réseaux (eau, gaz, égouts), et de nouveaux équipements (écoles, réservoirs, usine à gaz). L'extension des faubourgs a été négligée et leur développement laissé aux spéculateurs privés⁸⁸⁶. Quelques villes françaises envisagent cependant leur agrandissement, comme à Lille ou à Orléans (avec le quartier Châteaudun au début des années 1870-1880), mais, d'une manière générale, ce manque de prévision nécessite, après la première guerre mondiale, la confection d'un nouveau plan pour toutes les villes (le Plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement connu sous le nom de Loi Cornudet). Les modalités de l'alignement seront une nouvelle fois appliquées.

⁸⁸⁴ - Voir partie 1, chapitre 1 et 3.

⁸⁸⁵ - Voir partie 2, chapitre 1 et 3.

⁸⁸⁶ - Voir l'exemple de Toulouse, *in* B. HUET, M. LAMBERT, M.F. MARTIN, 1986.

La réalisation des plans d'alignements

Dans les deux premiers chapitres consacrés à chacune des deux villes, nous avons tenté de reconstituer l'histoire des différents projets envisagés ou réalisés avant l'implantation du chemin de fer, et de retracer l'histoire du plan général d'alignement à Nîmes et à Avignon, en utilisant les archives disponibles, soit aux Archives nationales, soit aux archives municipales et départementales. Toutefois, des lacunes et des manques sont apparus, principalement concernant les années 1820. De plus, notre sujet ne portant pas de manière spécifique sur cette question, nous n'avons étudié en détail que les alignements donnés pour chaque « rue de la gare » et ceux des rues du quartier de l'Embarcadère. Le sujet est trop vaste et mériterait une étude particulière⁸⁸⁷.

Les procédures

L'établissement du plan d'alignement se caractérise par la levée d'un plan de toutes les voies publiques de la commune, autres que les grandes routes et les chemins vicinaux, selon des données trigonométriques, avec l'indication séparative des propriétés et l'état correspondant des propriétaires. À Nîmes et Avignon, les premiers plans dressés ne comportent aucune de ces indications, et il est nécessaire de les lever une seconde fois.

Le plan d'alignement se décompose en plusieurs plans : le plan général de la ville et les plans de division. Ils doivent faire figurer différentes échelles et données. Celles-ci ont varié plusieurs fois au cours de la confection des plans d'alignements, entre 1808 et 1818. Ainsi, en 1813, le plan doit être levé à trois échelles différentes : $6/10^e$ de millimètre par mètre, $3/10^e$ de millimètre par mètre, $2/10^e$ de millimètre par mètre. En 1815, les échelles sont modifiées ; les plans doivent être levés à l'échelle d'un $1/2$ millimètre par mètre, pour le plan général et 2 millimètres par mètre pour les plans de division. Au cours des années 1830, ces échelles sont une nouvelle fois rectifiées : un plan de chacune des rues à l'échelle de 5 millimètres par mètre et deux plans généraux aux échelles de 5 millimètres par mètre et de 2 millimètres par mètre. Ces modifications d'échelle obligeront les municipalités à rédiger les plans à plusieurs reprises.

La rédaction de ces plans est confiée par le maire à un homme de l'art (géomètre, architecte ou ingénieur). Lorsque le plan est levé, celui-ci transcrit les alignements nécessaires, étudiés ensuite par une commission spéciale chargée des alignements.

Lorsque les alignements sont entièrement reportés, le plan est exposé pendant huit jours dans une des salles de la mairie, afin de recevoir les réclamations de la population, qui sont consignées dans un « registre d'enquête ». Ensuite, elles sont

⁸⁸⁷ - Florence Fombonne Loridan a commencé un travail sur ce sujet, mais elle a répertorié les rues concernées sans en étudier la politique municipale, ni cette question dans le temps.

examinées par le conseil municipal qui donne son avis sur leur bien-fondé. Si elles sont prises en compte (c'est le cas en 1822 et 1825 à Nîmes), le plan est alors modifié et une nouvelle enquête est lancée. Ensuite, le préfet vérifie si toutes les formalités sont remplies puis envoie le plan au ministre de l'Intérieur. Celui-ci fait un rapport, soumis à l'approbation du Conseil d'État. Selon l'usage, le conseil des Bâtiments Civils est consulté. Son examen donne lieu généralement à des observations qui nécessitent de nouvelles études, un nouveau tracé et par conséquent une nouvelle instruction.

Au début des années 1840, la procédure est légèrement modifiée pour simplifier le processus : le conseil des Bâtiments civils intervient désormais auprès des municipalités avant que le plan ne soit exposé aux remarques de la population (Nîmes en 1842 et 1853 ; Avignon en 1853).

Les intervenants

La levée des plans d'alignement fait intervenir les municipalités et les services de voirie, les départements et leurs services, le ministre de l'Intérieur, le Conseil d'État et celui des Bâtiments civils.

Les municipalités

L'étude des plans d'alignement à partir de l'étude des villes met en valeur le rôle des municipalités, notamment dans leur manière d'appréhender la ville en relation soit avec le pouvoir, par l'intermédiaire du préfet et du conseil des Bâtiments civils, soit avec ses habitants. La nécessité de confectionner un plan d'alignement est ressentie différemment par les maires en fonction de leur couleur politique et de leur opposition ou non au gouvernement.

Le conseil des Bâtiments civils

Selon l'État, le but du plan d'alignement est d'apporter des embellissements à la ville, d'améliorer les communications internes et d'augmenter la valeur des maisons. Dans cette optique, le conseil des Bâtiments civils envisage le plan par rapport à la totalité de la ville. Au cours des années 1820, celui-ci recommande à Avignon de prendre en compte l'ensemble des rues et de prévoir l'extension de la ville. Cette vision du conseil est contestée par la municipalité, qui lui reproche de ne pas avoir une connaissance suffisante du terrain pour imposer les alignements.

Les citoyens

À Nîmes, ce sont les habitants qui reprochent à leur maire de ne pas connaître le terrain sur lequel les alignements sont prévus. En effet, la politique nîmoise en matière d'alignement est souvent critiquée, car elle est jugée inadéquate à l'idée d'un plan général. En effet, selon les habitants de la ville, la municipalité aurait tendance à

favoriser l'intérêt particulier contre l'intérêt général, et l'embellissement de certains quartiers (Théâtre et Maison Carrée) au détriment d'autres faubourgs, comme ceux qui sont situés à l'est, en dessous du boulevard des Calquières (Amiral Courbet). De plus, la rédaction des plans, la qualité des relevés des alignements sur les plans ainsi que la publicité faite autour des alignements sont jugées insuffisantes.

Servitude d'alignement ou alignement autoritaire

La volonté de régulariser le centre ancien de Nîmes est l'une des questions les plus fréquemment abordées. La commission d'alignement souhaite élargir les places et ouvrir de nouvelles voies afin d'améliorer les communications, mais elle se contente finalement de redresser les places et les rues principales, car le tissu existant s'avère trop complexe. Cependant, cette méthode traditionnelle, moins coûteuse, est également lente, et nuit à l'embellissement des rues, en interdisant toutes réparations sur les façades. De plus, tant que le redressement total de la rue n'a pas été complètement réalisé, cette pratique est la source d'une infinité d'entraves et d'inconvénients pour la circulation, du fait des saillies et des retraits qui en découlent. Par contre, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, Nîmes se voit obligée d'intervenir de manière plus autoritaire, en ouvrant une nouvelle rue de la Maison Carrée au boulevard des Calquières, pour favoriser les communications d'est en ouest et l'implantation d'un nouveau marché.

La longue élaboration des plans d'alignement

L'élaboration des plans d'alignement à Nîmes et à Avignon est longue : elle s'étale de 1808 à 1854, et s'effectue de manière périodique. Cette discontinuité est due à la bonne ou à la mauvaise volonté des municipalités qui successives. Ainsi, dès l'origine, Nîmes et Avignon ne semblent pas pressées de faire réaliser le plan, bien qu'elles aient nommé des géomètres dès 1808.

À Avignon, le maire, M. Pezet, reconnaît que la réalisation du plan lui est imposée. Le préfet est alors obligé de confier la rédaction du plan à un géomètre de ses services. Toutefois, les municipalités suivantes, celles de Poncet (Monarchie de Juillet) et de Pamard (Second Empire), comprennent mieux la nécessité de dresser le plan et contribuent activement à sa réalisation définitive.

À Nîmes, la position des maires sur l'utilité du plan n'est pas aussi catégorique que celle de Pezet à Avignon, mais les municipalités successives ne sont pas très coopératives, et cela jusqu'en 1840.

Les raisons de cette longue réticence ne sont pas identiques dans les deux villes.

Le coût des alignements

Les politiques municipales en matière d'alignement sont principalement dictées par le coût qu'il représente.

Ainsi à Nîmes, la municipalité réussit à maintenir une politique constante du prix d'achat des terrains afin d'éviter qu'il augmente. De 1840 à 1870, le mètre carré de terrain acheté par la ville pour l'ouverture des voies coûte 2 francs. La municipalité justifie ce prix bas par la valeur ajoutée dont bénéficient les terrains bordant une nouvelle voie. De plus, depuis 1802, suivant une pratique utilisée au XVIII^e siècle à Marseille⁸⁸⁸, elle se réserve le droit de prélever sans frais une bande d'un mètre de large de chaque côté de la voie sur toutes les rues de la ville.

Par contre, la ville d'Avignon n'observe pas de véritable politique d'achat des terrains. À l'origine, elle espère pouvoir spéculer sur la réalisation d'un lotissement envisagé lors de la première phase de la percée de la gare (cours Jean-Jaurès), mais la mévente des terrains l'oblige à revoir leur prix à la baisse. Par contre, la réalisation des deux autres phases s'effectue sur des terrains bâtis ; l'existence d'hôtels particuliers sur le tracé de la rue, à proximité de la place de l'Horloge, augmente le coût des expropriations et la valeur des terrains. Toutefois, quelques particuliers n'exigent aucune indemnité, conscients que l'ouverture de la voie donne de la valeur à leur terrain.

Ces politiques différentes s'expliquent non seulement par la nature des terrains utilisés pour l'alignement : parcelles nues et parcelles construites, mais aussi par la méthode employée pour leur réalisation : servitude d'alignement ou alignement autoritaire.

L'embellissement, une continuité

À Nîmes, la politique de la municipalité s'explique principalement par l'existence d'un plan d'alignement antérieur, et par la réalisation, au début du XIX^e siècle, de plusieurs projets initiés à la fin du XVIII^e siècle : l'aménagement des boulevards à l'emplacement de l'ancienne enceinte, de nouvelles places autour de la Maison Carrée et des Arènes, et l'ouverture d'une nouvelle rue dans l'axe de la Maison Carrée. Cependant, ces réalisations, situées principalement à l'ouest de la ville, poursuivent la politique d'embellissement du siècle précédent, qui ne concerne ni le centre ancien, ni les autres faubourgs.

La remise en cause des pratiques

À Avignon, la situation traduit les difficultés de la municipalité à ouvrir la cité sur l'extérieur, à appréhender sa forme globale, malgré les efforts répétés du conseil des

⁸⁸⁸ - J. L. HAROUËL, *L'embellissement des villes*, éd. Picard, collection Villes et Sociétés, 1993.

Bâtiments civils, et à remettre en cause sa structure. Celle-ci, fortement influencée par la situation du Rhône, qui a favorisé le développement des ports et de nouveaux quartiers à l'ouest, est confortée au début du XIX^e siècle par la construction d'un pont sur le fleuve qui renforce le sens est-ouest des communications intérieures.

Dans les deux cas, seules les transformations économiques apportées par le chemin de fer ont fait comprendre aux maires la nécessité de transformer et d'ouvrir la ville aux nouveaux impératifs urbains.

Le plan général d'alignement définitif ou la compilation des plans partiels

Si à Avignon le plan définitif est redessiné de manière globale, celui de Nîmes est composé d'un ensemble de plans partiels approuvés entre 1786 et 1850. Cette procédure résulte du réajustement du plan de Raymond en fonction des nouvelles pratiques et des nouveaux besoins de la ville. Dès la fin du XVIII^e siècle, le plan de Raymond avait été modifié par la suppression du projet d'un nouveau quartier au sud de la ville et par l'implantation d'un nouveau théâtre à l'ouest. L'implantation du chemin de fer et ses impératifs ont imposé une redéfinition du projet d'extension de la ville au sud.

Des chemins de fer et des villes

À Nîmes comme à Avignon, la construction des lignes de chemin de fer se fait en deux temps : la construction d'une première ligne, plutôt vouée au chemin de fer industriel, puis la construction d'une nouvelle ligne raccordée à la première, associée dans les deux cas à la construction de la gare de voyageurs, et simultanément, au projet de création d'une « rue de la gare ». La comparaison s'arrête là, car si la réalisation des lignes est rapide dans l'exemple nîmois, elle sera longue et perturbée pour Avignon.

Il est facilement admis que le chemin de fer a favorisé l'extension des villes et le développement des faubourgs et des banlieues, en facilitant le déplacement des hommes et en leur permettant de s'établir à une grande distance de leur lieu de travail, là où les terrains étaient moins onéreux et l'air plus pur.

De manière générale, la construction des gares et des équipements qui les accompagnent a nécessité de grandes superficies de terrain. C'est pourquoi ils ont été construits à l'extérieur des villes, après plusieurs essais infructueux d'implantation dans les centres⁸⁸⁹. Sous l'influence du chemin de fer, les centres-villes se sont tout de

⁸⁸⁹ - voir par exemple, les essais d'implantation de gare à proximité de la place de la Concorde de la compagnie Richard et de l'architecte Dubut. Michèle Lambert, «Lignes et implantations» *in Paris et ses chemins de fer*, sous la direction de Karen Bowie et Simon Textier, édition Action artistique ville de Paris, collection Paris et son patrimoine, 2003.

même transformés : il fallait notamment favoriser les communications entre le centre et ce nouveau moyen de communication situé en périphérie.

En Angleterre, par exemple, les principales villes sont traversées par des viaducs ou des tunnels destinés au chemin de fer, mais le contexte dans lequel ces ouvrages ont été réalisés était différent de celui d'Avignon ou Nîmes. D'abord, les villes concernées abritent une population supérieure à celle des villes françaises ; ensuite, elles sont desservies par plusieurs compagnies de chemin de fer, qui disposent chacune de leur gare, pour accéder individuellement au centre, et être ainsi au plus prêt de l'activité et de la population. Cette concurrence pousse les compagnies anglaises à mobiliser des moyens coûteux pour s'approcher du centre des villes.

En France, c'est la rue qui est utilisée pour se rendre au centre. À l'origine des chemins de fer, s'il est envisagé de situer les gares à proximité des ports et de faire circuler les trains dans les rues comme aux États-Unis, mais l'étroitesse des voies urbaines et la cherté des terrains ne le permettent pas. On pense alors à implanter les gares dans les intervalles et les espaces vides, même si cette solution n'a jamais été ouvertement énoncée comme une règle. C'est une pratique usitée antérieurement lors du percement de nouvelles rues ; nous l'avons d'ailleurs rencontrée lors de notre étude sur les trois percées d'Orléans, en particulier lors de l'implantation de la gare. C'est la méthode qui est choisie à Avignon, avec l'implantation définitive de la gare de voyageurs à l'extérieur des remparts, et l'ouverture d'une nouvelle rue pour la relier au centre-ville. Lors de l'implantation de la gare Saint-Charles à Marseille, en 1841, cet usage est ouvertement proposé et sert de justification à l'emplacement retenu.

« En ce qui touche l'établissement de la gare principale sur les hauteurs de Saint-Charles [...], le chemin de fer trouvera dans ce quartier spacieux et peu habité des terrains dont l'étendue pourra suffire même à toutes les éventualités de l'avenir. Le prix de ces terrains est modéré, et n'oblige pas à de ruineuses indemnités. Les vastes ateliers, les magasins immenses que nécessitera l'exploitation d'une voie destinée à transporter de si grandes masses de voyageurs et de marchandises, pourront s'y établir avec aisance et sans encombrement. Ainsi se trouveraient remplies à un haut degré de convenance toutes les conditions que doit réunir un établissement de ce genre.

Nulle comparaison n'est à établir à cet égard avec le tracé de M. Kermaingant. Ce projet aborde Marseille au faubourg Saint-Lazare, et l'embarcadère des voyageurs y serait établi vers la place pentagone. Le chemin de fer aurait donc la même avenue que la route royale. Ainsi, cette unique issue de Marseille vers le nord, par la porte d'Aix, augmenterait encore d'encombrement et de confusion.

Dans l'intérêt de Marseille et de la facilité de la circulation, la gare d'arrivée de MM. Talabot et Didion est évidemment mieux placée. Loin d'encombrer l'avenue du faubourg Saint-Lazare et de la rue d'Aix, elle la dégage, en attirant vers un autre point une partie notable des voyageurs et des transports, que

M. Kermaingant concentrait au contraire dans une voie manifestement insuffisante⁸⁹⁰. »

À Nîmes, nous avons déjà souligné que nous n'avions pas retrouvé trace d'un débat sur le choix de l'implantation de la gare, mais la solution retenue par Didion est proche de celle appliquée à Marseille dans le projet d'implantation de la gare.

Le rôle des intervenants

Dans chacune des deux villes étudiées, l'utilité du chemin de fer est reconnue rapidement, et il y a peu de tergiversations sur cette question. Contrairement à notre recherche dans le cadre du DEA, où nous avons étudié les comportements et les attitudes des acteurs dès l'origine du chemin de fer, ici nous nous sommes intéressés de manière plus détaillée à la réalisation proprement dite des lignes et des gares de chemin de fer. L'évolution des conceptions et des solutions retenues est cependant résumée par les positions choisies pour les deux premières gares, le faubourg d'Uzès à Nîmes, et la Petite Hôtesse, à Avignon. Dans les deux cas il s'agit d'abord de gares d'embranchement et d'une solution d'attente, mais la conception de ces deux lignes est toutefois celle d'un seul homme, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Paulin Talabot, associé à Didion. Et c'est finalement dans ce principe de conception, élaboré par une même équipe, que nous retrouvons, sans l'avoir prévu à l'origine, l'intérêt qu'il y a à étudier de ces deux villes en parallèle. En effet, si nous notons des différences flagrantes dans les formes urbaines de Nîmes et d'Avignon, la réflexion sur l'implantation des lignes de chemin de fer est ici unique ; cependant, elle comporte des particularités propres aux deux espaces.

Avignon est concernée par le projet de la ligne de chemin de fer de Lyon à Marseille, lancée par le gouvernement en 1833. Cette ligne est instruite par l'ingénieur des Ponts et Chaussées Kermaingant, qui, nous l'avons remarqué plus haut, reprend les études réalisées lors du projet d'implantation d'un chemin de fer au cours des années 1820. Par contre, Nîmes, qui ne fait pas partie de l'étude générale, est intéressée dès le début des années 1830 par le projet d'un chemin de fer entre les mines de la Grand'Combe et Beaucaire, proposé par Talabot.

En ce qui concerne l'attitude des différents acteurs, compagnies et municipalités, vis-à-vis de l'implantation des gares, nous avons émis l'hypothèse que « l'implantation du chemin de fer aux abords des villes dans les années 1840 intéresse plus particulièrement les compagnies lorsqu'il est question de la gare de marchandises, et la municipalité lorsqu'il s'agit de la gare de voyageurs ». Et comme nous l'avons

⁸⁹⁰ - ADV - 2 novembre 1841, Rapport de la commission d'enquête instituée pour donner son avis sur l'utilité publique du projet de chemin de fer rectifié de Marseille à Lyon, avec embranchement sur Aix.

également souligné, cette manière de créer des embranchements sur les premières lignes existantes est aussi l'une des premières propositions de desserte des villes en France. Nous l'avons évoqué dans notre mémoire de DEA (1989). Cette hypothèse est légèrement contredite par le cas de Nîmes, car l'implantation de la gare du quartier d'Uzès date de 1837-1839, et celle du quartier de l'Embarcadère de 1840-1844. A Avignon, la gare de la Petite Hôtesse est construite entre 1847 et 1849, et la gare de voyageurs, au sud, entre 1852 et 1855. En effet, d'une manière générale, l'importance de la gare est reconnue dès les années 1840, et même avant si l'on se réfère au projet Bourla à Paris, que nous avons présenté dans notre introduction.

Donc, nous proposons de reformuler la question de manière différente : les premières lignes de chemins de fer réalisées pourraient constituer en fait des « brouillons » des secondes. C'est-à-dire que Talabot, loin de manquer d'intérêt pour la question comme nous l'avions supposé dans la partie sur Avignon, connaît l'importance du choix de la situation de la gare de voyageurs, mais ne s'attarde pas sur le problème du chemin de fer industriel, sachant d'une part que le coût de la ligne est en rapport avec le coût des marchandises, et d'autre part que sa position sera remise en question avec la création de la gare de voyageurs. Si pour Nîmes nous n'avons pas ou peu d'informations sur le choix de Talabot d'implanter la gare dans le quartier d'Uzès, à Avignon, nous savons que l'ingénieur établit la gare de marchandises au bord du Rhône dans l'attente de son prolongement le long du fleuve. Cependant, Talabot ne semble pas s'intéresser à la liaison entre les deux gares, ce qui nous est confirmé ensuite : lors de la fusion entre les deux lignes en 1852, peu de trains assurent la continuité entre les deux lignes et les voyageurs sont souvent obligés de se rendre d'une gare à l'autre pour changer de train. Cette situation ne s'améliore que plusieurs années après la création du PLM en 1857.

En ce qui concerne le gouvernement, nous savons qu'initialement il n'intervient que pour autoriser l'expropriation des terrains sur lesquels devaient être établies les voies ferrées. Il leur en reconnaît la propriété et à perpétuité. C'est sous ce régime que la ligne d'Alès à Beaucaire a été construite.

Avec le transport des voyageurs, le chemin de fer entre dans le domaine public. Le principe ancien et invariable de l'administration française qui fait des routes une propriété publique pose un problème. Dans cet esprit, le gouvernement considère alors que la réalisation des principales lignes de chemin de fer lui revient. L'État achète les terrains, réalise les terrassements, les ouvrages d'art, les stations, et seule l'administration du chemin de fer est confiée à une compagnie pour une période de temps réduite. Le chemin de fer de Nîmes à Montpellier a été réalisé selon ce procédé. Initialement, le chemin de fer d'Avignon à Marseille, en concurrence avec la ligne de Nîmes à Montpellier, devait être construit de la même manière, mais il ne le sera pas :

la loi de 1842 ne légifère pas dans ce sens. L'État et les communes ne cédant que les terrains, la réalisation des terrassements et la pose des infrastructures sont confiées aux compagnies.

En ce qui concerne la ligne définitive de chemin de fer, Nîmes et Avignon présentent une similitude : dans les deux villes, la voie ferrée, construite soit sur un viaduc, soit sur un terre-plein, coupe la ville de son territoire. Malgré les précautions prises à Nîmes pour édifier un viaduc dont les arches auraient dû être ouvertes, et qui s'insère de par ses arcs dans l'architecture romaine et néo-classique de la ville, cette construction constitue un nouveau rempart avec son territoire. Pour Avignon, un talus double l'enceinte conservée et isole également la cité des Papes. Dans les deux cas, les lieux situés au-delà ne seront bâtis qu'au début du XX^e siècle.

Implantation et aménagement urbain

Anne Bondon a étudié les tracés du chemin de fer et l'emplacement du débarcadère dans trois villes moyennes françaises : Bourges, Colmar et Laval⁸⁹¹. Dans ces trois exemples, elle souligne que les municipalités n'ont pas réussi à contrôler le tracé des lignes et l'implantation des gares face aux intérêts financiers. De plus, faute de pression foncière, « elles doivent se résigner à attendre des jours meilleurs pour voir enfin se développer les abords de la gare ». De fait, ces villes ont du mal à embellir les abords des gares et à prévoir des aménagements en conséquence.

Les autres exemples de villes que nous avons choisis en province, et dont la population est à peu près semblable pour Orléans, Toulon ou Grenoble, supérieure pour Toulouse, réaliseront des aménagements soit simultanément (Toulouse, Grenoble et Toulon) soit ultérieurement (Orléans⁸⁹²).

A Nîmes et Avignon, la population est plus importante ; et dans les deux cas, les aménagements urbains réalisés à la suite de l'implantation des deux gares de voyageurs soulignent la volonté et l'intérêt porté à l'embellissement de la ville. Si à Nîmes, la création d'un quartier s'inscrit dans une continuité urbaine propre à la ville, à Avignon, nous avons souligné que l'idée de la percée découle de l'exemple parisien, bien que l'idée d'ouvrir une nouvelle voie en direction de la gare de la Petite Hôtesse était déjà présente dans plan d'alignement non approuvé des années 1840.

⁸⁹¹ - Anne BONDON, « Chemins de fer et forme urbaine au XIX^e siècle : le cas de Bourges, Colmar et Laval », in *Architectures urbaines et architectures du mouvement - 1800-1850*, éditions Recherches/lpraus, 2011.

Ces trois villes ont une population moyenne de 20 000 habitants au milieu de la première moitié du XIX^e siècle.

⁸⁹² - Si la percée est réalisée tardivement à Orléans, au début des années 1890, les boulevards sont aménagés à partir de la fin des années 1840 pour faciliter l'accès à la gare.

Nous avons vu que du point de vue des aménagements, les transformations urbaines apportées par le chemin de fer s'inscrivent dans le plan d'alignement partiel ou définitif des deux villes. À Nîmes, nous avons constaté que le projet d'ouverture d'une nouvelle voie, l'avenue Feuchères, fait partie d'un plan d'extension envisagé antérieurement pour la partie sud de la ville, et lequel offrait l'occasion d'achever un plan de ville homogène.

Dans cette ville, la succession de projets précédant l'implantation des gares, et le silence des archives sur les raisons précises de l'implantation du chemin de fer dans la ville confirment notre hypothèse, selon laquelle il existe dans le tissu urbain des lieux constitués qui apparaissent privilégiés pour accueillir les nouveaux services. L'évidence du site au sud de l'Esplanade est un de ces lieux forgés par le site de la ville, mais aussi par son histoire. La réalisation de l'Esplanade a duré plus d'un siècle et elle ne prend sa forme définitive qu'avec l'implantation du chemin de fer, achevant d'une certaine manière la création des espaces imaginés précédemment. La forme qui leur est donnée se situe à mi-chemin entre ce qui avait été envisagé auparavant et ce qui sera réalisé par la suite. Dans le projet d'extension de Raymond, marqué par l'agrandissement de la ville au sud, le plan est axé sur une rue bordant les Arènes, l'édifice antique que l'architecte du Roi était chargé de restaurer. En supprimant l'Esplanade existante, principal lieu de promenade des Nîmois, son plan ne tient pas compte du site et des aménagements de la ville. Le quartier de l'Embarcadère tel qu'il a été finalement réalisé conserve et privilégie l'espace public de l'Esplanade, en lui donnant un aspect plus grandiose et en y érigeant une statue de Charles Questel, l'architecte de l'église Saint-Paul, dans l'axe de l'avenue. Véritable pivot d'accueil des voyageurs, elle leur permet d'accéder à l'ensemble de la ville en empruntant les boulevards.

À Avignon, contrairement au cas précédent, l'implantation de la gare est proposée successivement dans trois lieux différents. Le choix de ces emplacements montre une évolution dans la réflexion de la politique urbaine de la ville, bien qu'elle soit toujours motivée par la volonté de relier le centre aux activités économiques et industrielles. Les arguments employés pour défendre les différentes propositions sont toujours les mêmes, malgré des choix d'implantations différents, à l'ouest et au sud de la ville. Mais si les préoccupations de la ville sont constantes et si les termes et l'argumentaire utilisés sont identiques, on envisage de plus en plus d'implanter la gare en périphérie et non plus en centre-ville, ce qui nous révèle également une évolution dans la manière d'envisager la structure urbaine. En effet, celle-ci est conçue progressivement et parallèlement à l'étude du plan d'alignement : la ville n'est plus considérée par fragments mais d'une manière globale. La gare est implantée en fonction du rééquilibrage de la structure de la ville. Ces transformations sont à relier aussi à

l'évolution des techniques ferroviaires et à l'importance croissante du rôle des communications dans la ville, qui se fait au détriment de la relation de la ville avec son environnement paysager et avec son territoire.

Les outils opérationnels de fabrication de la ville

Cette étude présente deux outils d'aménagement de la ville suite à l'implantation de la gare : une extension, avec la création de l'avenue Feuchères à Nîmes, raccordant l'embarcadère à l'Esplanade, et une percée, traversant la moitié d'Avignon pour relier la gare à la place de l'Horloge. Nous ne pouvons pas comparer directement l'extension et la percée, nous nous intéresserons donc en premier lieu à chaque cas, et nous comparerons ensuite l'élaboration de chaque rue et les constructions qui les bordent.

L'extension des villes : la création d'un nouveau quartier sous la Monarchie de Juillet

Dans l'introduction, nous avons cité quelques exemples d'extensions planifiées projetées avant le XIX^e siècle. Dans le premier chapitre, nous avons également étudié le plan de Raymond, l'architecte du Roi chargé de définir les alignements des boulevards à l'emplacement des remparts, et qui projette un plan d'extension au sud de la ville. Le tracé des voies de ce projet prévoit des rues rayonnantes qui aboutissent sur une grande place royale ouverte sur le territoire. Sous le Premier Empire, les plans des « villes nouvelles » de Pontivy et de la Roche-sur-Yon sont dessinés suivant des plans orthogonaux : chaque plan comporte une grande place rectangulaire intégrée dans la trame, bordée des principaux équipements et traversée par les principales voies d'accès détournées du centre ancien⁸⁹³. Au début des années 1820 à Paris, les lotissements de la plaine de Passy et du futur quartier de l'Europe sont dessinés suivant un plan rayonnant autour d'une place-carrefour. Si la réalisation du premier correspond au projet tel qu'il a été dessiné, le plan initial du second, centré autour d'une place, a difficilement résisté aux vicissitudes de la longue durée et à la superposition du chemin de fer⁸⁹⁴.

En effet, au cours de la première moitié du XIX^e siècle, il semble que l'acte autoritaire qui consiste à imposer un dessin d'une ville ou d'un quartier se heurte à la résistance de plus en plus grande des propriétaires des terrains, même si des plans d'extension

⁸⁹³ - Michaël DARIN, 2009, *op.cit.*, et Cassandre ÉVEILLARD, « Pontivy-Napoléonville. Projet d'une ville nouvelle sous le Premier Empire », in *Architectures urbaines et architectures du mouvement - 1800-1950*, M. LAMBERT-BRESSON et A. TÉRADE (dir.), Paris, Éditions Recherches/IPRAUS, Les Cahiers de l'IPRAUS, 2011

⁸⁹⁴ - Annie TÉRADE, 2001, *op.cit.*

réguliers sont réalisés jusqu'à la fin du XIX^e siècle. En effet, il s'agit soit de quartiers créés sur d'anciennes fortifications et leur glacis *non-aedificandi*, comme à Toulon⁸⁹⁵, ou bien de lotissements privés construits sur des terrains appartenant à un seul propriétaire, comme à Maisons-Laffitte, ou au Vésinet⁸⁹⁶, par exemple.

Le plan d'extension de Grenoble, projeté dès 1832, subit lui aussi le temps de la réflexion, et sa réalisation ne commence qu'en 1852 : il ne concerne finalement que le réaménagement de la partie de la ville au contact du centre ancien, autour de la place d'Armes, et de quelques rues perpendiculaires. Le plan orthogonal initial n'a pas été totalement mis en œuvre.

À Nîmes, le principe du quadrillage n'est pas retenu. En effet, le dessin du quartier de l'Embarcadère suit un double développement : celui de l'avenue imposée pour le dégagement de la gare et son raccordement à la ville au moyen d'une place-carrefour, l'Esplanade, et celui de l'ouverture de voies, dont le tracé effectif correspond plus ou moins au dessin initial au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la figure centrale.

Le principe du quartier de l'Embarcadère

Lorsque le projet du nouveau quartier est proposé à Nîmes, il est décrit à partir de son axe principal, l'avenue de l'Embarcadère, et le réaménagement de l'Esplanade. Chambaud, le directeur des travaux, propose un principe d'aménagement à partir de tracés généraux : le futur quartier est envisagé sommairement avec l'amorce de deux voies de chaque côté de l'avenue, créant des îlots relativement réguliers de l'épaisseur de ceux existants entre les rues Notre-Dame et Montjardin.

En 1844, lors de l'étude du plan partiel d'alignement, l'agrandissement concerne tous les terrains non construits entre les routes de Beaucaire et de Saint-Gilles. Cependant, sa précision est loin d'être parfaite, puisqu'il n'intègre pas les rues prévues par Foulc, un propriétaire privé, à l'ouest de l'avenue. Le plan d'alignement définitif de 1854 offre une vision à peu près globale du nouvel aménagement, mais il sera encore modifié à plusieurs reprises jusqu'au début des années 1860 ; de nombreuses rues projetées, non encore ouvertes, resteront alors inachevées, la réalisation du quartier n'étant sans doute plus une priorité pour la municipalité alors en place.

⁸⁹⁵ - Marilu CANTELLI, « L'extension de Toulon au XIX^e siècle : histoire d'une transformation », in M. LAMBERT-BRESSON et A. TÉRADE (coord.), *Villes françaises au XIX^e siècle : Aménagement, extension et embellissement*, Paris, Éditions Recherches/IPRAUS, Les Cahiers de l'IPRAUS, 2002, 196 p.

⁸⁹⁶ - Sophie CUEILLE *Maison-Laffitte - Parc, paysage et villégiature, 1630-1930*, éditeur Lieux-dits, collection Les cahiers du Patrimoine, 1999 ; *Le Vésinet. Modèle français d'urbanisme paysager, 1858 - 1930*, éditeur Imprimerie nationale, collection Les cahiers du Patrimoine, 1989.

Ce manque de régularité dans le plan du quartier de l'Embarcadère sera reproché à Chambaud, mais il semble ici que c'est plutôt par prudence et non par autoritarisme que ce plan a été envisagé de cette manière. L'expérience nîmoise en la matière, et plus particulièrement celle acquise lors de l'élaboration du plan du quartier de la Fontaine a certainement laissé des traces : sa trame présente un grand cours et des voies perpendiculaires ou en diagonale qui se raccordent avec les rues existantes des faubourgs avoisinants. Contrairement à ce vaste ensemble conçu au XVIII^e siècle, pour le quartier de l'Embarcadère il s'agit d'inscrire la nouvelle porte d'entrée de la ville dans l'espace urbain, et c'est la qualité des constructions de l'avenue de l'Embarcadère qui prime. D'ailleurs, c'est la seule rue qui fait l'objet de recommandations concernant l'alignement des immeubles, le reste du quartier est laissé aux pratiques en cours. De fait, son aménagement reste secondaire dans le cas de l'implantation d'une gare ou d'un équipement.

En effet, le recours à l'axe a déjà été utilisé dans l'aménagement de nouveaux quartiers. Dans une étude précédente sur les faubourgs de Toulouse, nous avons défini les différents tracés de l'aménagement des faubourgs au cours de la première moitié du XIX^e siècle. Dans le cadre du plan d'alignement approuvé en 1842, les allées Lafayette (actuelle allée Jean-Jaurès), axe de prestige, servent de support à la création de deux nouvelles voies diagonales qui partent de manière symétrique de la partie supérieure des allées (les actuelles rues Riquet et des Redoutes) et traversent les faubourgs Saint-Étienne, Saint-Aubin et Matabiau, situées de part et d'autre. Cette figure s'appuie sur la mise en perspective des deux rues par rapport à l'axe de composition, et vient compléter le dispositif créé en 1832 lors de l'implantation de l'école vétérinaire, de l'autre côté du canal. Ce tracé obéit à plusieurs objectifs : unifier le territoire compris entre le canal et les boulevards, embellir les futurs quartiers, et renforcer la perspective ouverte par les allées Lafayette. Ce principe utilisé dans de nombreuses entrées de villes n'est reproduit que de façon partielle à Nîmes et n'a pas la même symbolique. Néanmoins, les deux voies lancées de part et d'autre de l'avenue Feuchères à Nîmes servent en fait à composer, unifier et desservir les deux parties est et ouest du quartier. Cependant, elles ne jouent pas complètement ce rôle : seule la rue Jeanne d'Arc sera finalement prolongée jusqu'à la rue de la République, la rue Raymond Marc n'aboutira pas rue de Saint-Gilles, et la rue Pradier ne rejoindra pas non plus la rue Séguier⁸⁹⁷ ; toutefois, cette dernière est renforcée par le prolongement de la rue Montjardin⁸⁹⁸ au delà de l'avenue Carnot jusqu'à la rue Séguier

⁸⁹⁷ - Voir partie 1, chapitre 3, figure n°123 : Plan des rues ouvertes signalées sur le plan de Liotard.

⁸⁹⁸ - La rue Montjardin est antérieure à la formation du quartier et elle aboutit à l'Esplanade.

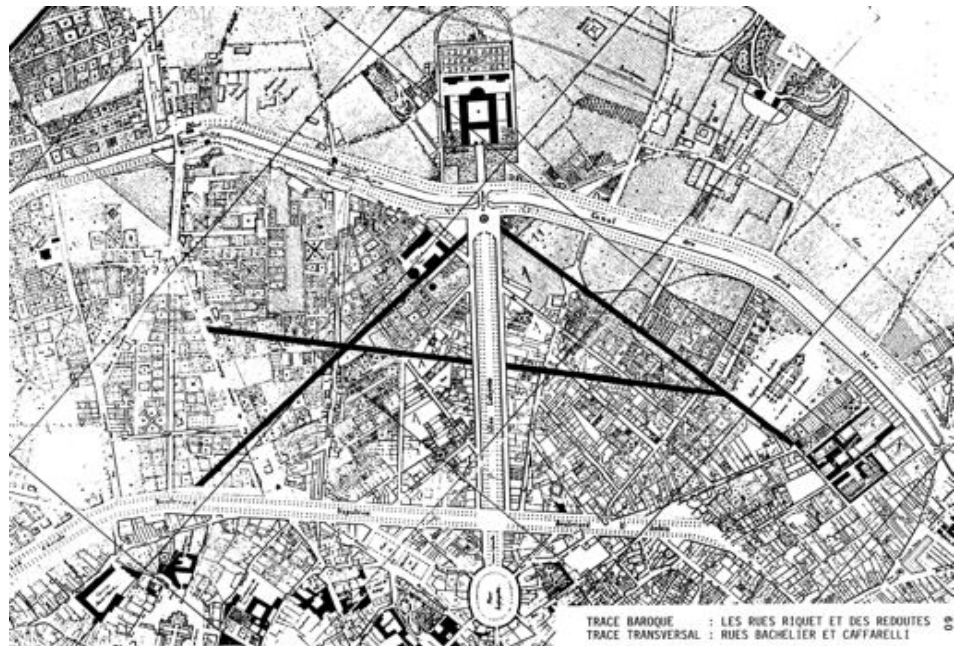


Fig. 271 – Extrait du Plan de Toulouse, de Vitry - 1848 - ADHG - (tracé de l'auteur)



Fig. 272 – Extrait plan de Nîmes contemporain – Géoportail – (tracé de l'auteur)

De fait, ces rues sont en quelque sorte supplantées par la création du boulevard créé sur les terrains qui longent le viaduc (actuels boulevards Talabot et Sergent Triaire). Il sert de nouvelle voie de contournement de Nîmes sur la route d'Avignon à Montpellier et remplace l'axe historique de la route d'Avignon à Montpellier qui empruntait jusque là la rue Notre-Dame et les boulevards de la Libération et des Arènes, situés au sud du centre ancien. La rue dite « Dillon » ou « Raymond », prévue pour constituer une nouvelle entrée de la ville dans le plan de Raymond, et suppléer à la rue Notre-Dame,

ancienne voie d'accès à la porte principale de Nîmes, sera donc supprimée : elle n'a plus de raison d'être.

Ainsi, si le dessin du quartier nous semblait dans un premier temps se situer dans la lignée des précédents plans d'agrandissement de Nîmes, par son principe et son tracé, la nouvelle extension nîmoise semble néanmoins constituer, par ses transformations successives et l'amélioration des communications, une étape intermédiaire dans l'évolution de l'aménagement de la ville. Dès le début du XIX^e siècle, lors de la réalisation des boulevards, le projet de Raymond est modifié : par exemple, la place ronde envisagée entre le boulevard Gambetta et le square Antonin a été supprimée. Cette rationalisation est confirmée dans le quartier de l'Embarcadère : tous les arrondis prévus sont remplacés par des pans coupés.

Nous n'avons pas pu nous intéresser à tous les acteurs qui ont participé à l'élaboration du plan de Nîmes. Les informations manquent dans les archives consultées pour nous permettre de saisir l'ampleur de la participation de tel ou tel maître d'ouvrage ou maître d'œuvre au projet. Chambaud joue le rôle d'architecte de la ville⁸⁹⁹, mais s'il dessine le plan du quartier, son travail est supervisé par une commission des travaux. Nous n'avons pas pu déterminer comment cette commission avait été nommée. Il existait au même moment une commission pour la vérification des alignements, il est possible qu'il s'agisse de la même⁹⁰⁰.

Cours, avenue ou rue : la « rue de la Gare »

L'avenue Feuchères et le cours Jean-Jaurès à Nîmes, ainsi que la rue de la République à Avignon sont devenues en quelque sorte des « rue de la gare », bien que cette nouvelle voie présente des visages différents dans les deux villes. À Nîmes, elle devient « avenue », alors qu'à Avignon, la partie la plus large de la percée est appelée « cours » et la partie la plus étroite « rue ». La dénomination « cours » est plus ancienne et serait originaire du Midi. Nous l'avons vu apparaître à Nîmes à la fin du XVII^e siècle avec le Grand et le Petit Cours, créés à l'emplacement de l'enceinte au

⁸⁹⁹ - Dans sa thèse, Corinne Potay remarque que « c'est seulement dans les années 1740 que se multiplient les apparitions, dans les documents municipaux nîmois, du titre d'Architecte de la Ville ». Ce titre deviendra quelques années plus tard celui d'« inspecteur des Ouvrages Publics » ou encore de « directeur des travaux ». Le premier à l'avoir exercé est Esprit Dardailhon. À la toute fin du XVIII^e siècle, ce poste est attribué à l'architecte Meunier, concepteur du Théâtre, puis en 1800 à un ingénieur des Ponts et Chaussées, secondé par deuxième. Il s'agit de Grangent et de Durand.

⁹⁰⁰ - En 1840, cette commission des alignements était composée de : l'ingénieur en chef du département, M. Vinard ; de l'ingénieur en chef en retraite, M. Grangent ; du capitaine du génie, M. Granier ; de l'architecte de la ville, M. Chambaud ; des anciens élèves de l'école polytechnique, M. Gaston Vincens et M. Chales Vafsas ; du géomètre en chef du cadastre, M. Crouzatié ; de l'adjoint à la mairie, membre du conseil municipal, M. Emile Donnaud ; des membres du conseil municipal, M. Rome, M. Carcassonne, M. Boissier, M. Charles de Surville et M. Nousy.

nord de la ville. Cette appellation se diffuse dans toute la France au XVIII^e siècle ; on la retrouve au début du XIX^e siècle à Nantes avec le cours Cambronne⁹⁰¹. Elle semble cependant disparaître durant ce siècle au profit des termes « avenue » ou « boulevard » (le cours de Vincennes à Paris s'appelait initialement « avenue »). Cependant, Michaël Darin rappelle que ce terme est également ancien puisqu'il est utilisé à Paris au XVII^e siècle et au XVIII^e siècles, et qu'il y réapparaît en 1846 avec l'avenue Marigny. En 1855, il remplace même le terme « boulevard » à l'intérieur de la ville, alors qu'il était plutôt employé jusqu'alors pour des voies situées à l'extérieur ou en limite de ville. À Nîmes, on use du terme « cours » et « nouveau cours » dans la seconde moitié du XVII^e siècle et du XVIII^e siècle. Raymond l'utilise pour les rues de son plan d'extension, et s'il nomme ainsi les voies projetées à l'emplacement des remparts dans un premier temps, il en parle également en terme de « boulevards » en faisant référence à ceux de Paris. À Avignon, le mot « cours » apparaît lors des différents aménagements au pied des remparts, qui deviendront par la suite des « boulevards », sauf pour la « promenade » située le long du Rhône, qui est aussi dénommée « allée » (promenade de l'Oulle ou allées de l'Oulle). Le cours Bonaparte porte ce nom dès sa création, toutefois, dans un discours de 1860, le maire Pamard en parle comme d'une « avenue »⁹⁰². Trouve-t-il le terme plus moderne ? Quels sont ses critères de référence ? Pourrait-on différencier ces différentes appellations par la largeur de la voie ? Dans les exemples qui nous intéressent, les cours, allées, boulevards et avenues tous sont plantés, mais par contre, leurs largeurs diffèrent. Les plus larges sont à Nîmes : le cours Neuf et l'avenue Feuchères mesurent 60 mètres de large ; le Grand cours et le Petit cours et les boulevards varient de 33 à 50 mètres (27 mètres pour les boulevard Victor Hugo et Alphonse Daudet, et 28 à 30 mètres pour celui de l'Amiral Courbet). À Avignon, le pourtour formé par les boulevards est sensiblement identique à celui de Nîmes, sa largeur qui varie de 32 à 46 mètres, sauf pour les allées de l'Oulle. Par contre, sa structure est différente, puisqu'il est bordé par le rempart. À priori ce n'est donc pas une question de largeur, mais plus une question de définition : l'avenue Feuchères conduit de l'Esplanade à la gare, comme les anciennes « avenues » créées devant le château de Versailles, « des routes promenades divisées par des lignes d'arbres en une allée centrale et deux contre-allées ». Cette définition reprise par Michaël Darin semble convenir à Nîmes. L'avenue Feuchères est non seulement le lieu de desserte de la gare, une place, mais également un lieu de promenade, prolongement de l'Esplanade, où l'on vient voir les nouvelles façades de l'avenue et la nouvelle attraction, le chemin de fer.

⁹⁰¹ - Michaël DARIN, 2009, *op.cit.*

⁹⁰² - Cité par M. LECHALIER, « Municipalité Paul Pamard », in *Les annales municipales de la ville d'Avignon*, imprimerie administrative, Avignon, 2 tomes, 1929, p.72 et suivantes.

Le cours et la rue Bonaparte : une percée haussmannienne ?

Les termes de percée ou d'architecture haussmannienne sont souvent appliqués à la rue Bonaparte, mais sont-ils réellement pertinents en ce qui concerne Avignon ? On parle d'haussmannisation en référence au préfet Haussmann, qui a contribué aux grands travaux de Paris pendant le Second Empire. Elle s'applique principalement à la capitale, mais on parle aussi d'haussmannisation pour certaines opérations réalisées dans les villes de province ou à l'étranger. Elle fait appel, par rapport à l'ancienne conception de la ville prise par morceaux, à une nouvelle pratique, qui sans être encore une discipline, comme l'urbanisme, contribue à son élaboration, avec l'apparition de nouveaux principes de composition urbaine. La ville est traitée comme une totalité, de façon morphologique et systématique. Selon Marcel Roncayolo, elle est pensée « en terme de systèmes homologués, hiérarchisés et solidaires⁹⁰³ » : on élabore un système de voirie pour briser l'isolement des quartiers, pour les mettre en relation et en crée une hiérarchie des différents espaces existants, anciens et nouveaux. Ce système comporte une visée instrumentale, avec la création de réseaux de service (égouts, alimentation en eau, éclairage). Ce qui qualifie l'haussmannisation, toujours selon Marcel Roncayolo, « c'est la rencontre d'un urbanisme autoritaire et des nouvelles structures du capitalisme qui déclenchent le cycle haussmannien⁹⁰⁴ ».

Depuis les écrits de Marcel Roncayolo, des études plus récentes sur la première moitié du XIX^e siècle, et notamment sur les plans d'alignement, ont montré que justement qu'à cette occasion, la réflexion sur globalité de la ville avait été amorcée, et donc que celle-ci n'était pas propre à la période haussmannienne, même si elle constitue, pour certaine ville une application.

En ce qui concerne la qualification de rue Bonaparte de percée haussmannienne, plusieurs observations nous permettent d'émettre une réponse en demi-teinte :

- En effet, la simultanéité du projet et de son ouverture avec les débuts des grands travaux parisiens, notamment l'ouverture du boulevard de Strasbourg⁹⁰⁵, puis du boulevard de Sébastopol, constitue une référence directe à Napoléon III, mais pas à la politique d'Haussmann. L'idée de la rue émerge en octobre 1852 et la décision officielle d'ouverture de la voie date de 1853. Par contre, sa réalisation se déroule pratiquement sur la totalité de la période du Second Empire, de 1855 à 1869.

- Le mode opératoire de la percée s'appuie principalement sur le décret de 1852 concernant les rues de Paris, et appliqué partiellement à celles d'Avignon : la

⁹⁰³ - M. RONCAYOLO, 1983.

⁹⁰⁴ - *Ibid.*

⁹⁰⁵ - L'approbation du boulevard de Strasbourg date de juillet 1852, mais comme le rappelle Pierre PINON, dans son *Atlas du Paris haussmannien : la ville en héritage du Second Empire à nos jours*, ou Michaël DARIN dans la *Comédie urbaine*, l'idée est plus ancienne.

largeur de la voie et la hauteur des bâtiments de la rue Bonaparte sont définis par un cahier des charges particulier. À Orléans, la réalisation de la rue Jeanne d'Arc fait également appel à un cahier des charges.

- Le mode de financement, l'emprunt, est utilisé pour permettre l'expropriation des terrains et les travaux de percement et la création de réseaux de services est prévue dans le cahier des charges, avec la construction d'un égout et l'implantation de réverbères sur le modèle parisien. Toutefois, ni l'emprunt⁹⁰⁶, ni la création d'un égout et d'un réseau d'alimentation en eau⁹⁰⁷ ne sont de véritables innovations à Avignon.

Ce qui paraît nouveau, c'est la formalisation du recours à l'égout, et son adaptation à de nouvelles normes. Quant à la pose de candélabres, choisis sur catalogue, elle constitue sans doute l'élément le plus marquant de cette nouvelle modernité technique. C'est le premier élément qui donne une véritable connotation parisienne au projet, car il est entièrement rapporté, et fait partie des éléments normalisés distribués à grande échelle.

La rapidité d'élaboration du projet, ainsi que le zèle du maire Pamard lors de la réalisation de l'opération, – ce dernier fera plusieurs voyages à Paris pour obtenir l'application du décret de 1852 et l'autorisation d'ouverture de la voie –, permettent d'émettre l'hypothèse que l'idée de l'emplacement de la rue a été suggérée par l'État. Louis-Napoléon Bonaparte, alors Prince-Président, a visité Avignon en septembre 1852. Arrivé de Lyon en bateau, à la porte de l'Oulle, il est reparti en chemin de fer vers Marseille. La gare provisoire est alors située au sud de la ville, sur les terrains de la Petite Hôtesse, au bord du Rhône. À peine un mois plus tard, le projet définitif de la gare et de la rue de la gare est soumis au conseil municipal. Nous faisons l'hypothèse que la question de l'implantation de la gare a été abordée avec le futur empereur lors de son séjour à Avignon. L'idée d'une rue droite dans le prolongement de la gare n'est par nouvelle, – l'exemple de Nîmes avec l'ouverture de la rue Feuchères le confirme –, mais ce procédé venait d'être renouvelé à Paris avec le projet du boulevard de Strasbourg pour le dégagement de la gare de l'Est. Lors de l'aménagement du Rocher des Doms en jardin, au début des années 1860, Pamard consulte à plusieurs reprises Haussmann et Alphand, ce dernier alors ingénieur en chef des promenades et jardins

⁹⁰⁶ - Lors de la reconstruction de l'Hôtel de ville, quelques années auparavant, la municipalité a déjà utilisé ce mode de financement.

⁹⁰⁷ - « Cependant, les collecteurs existants avaient besoin d'être largement réactualisés et pensés en termes de système, et il fallait repenser les moyens d'adduction d'eau qui étaient largement insuffisants. Avignon manquait d'eau courante pour laver et arroser ses rues et pour nettoyer ses égouts. Depuis 1839, plusieurs projets d'adduction d'eau avaient été envisagés. Sous l'administration Pamard, plusieurs projets furent proposés, mais c'est finalement en 1863 que la concession de distribution des eaux sera confiée à M. Godfernaux, qui l'obtiendra. » in G. REY, 1970.

publics de la ville de Paris. Le plan de Pascal, architecte de la ville d'Avignon, est soumis à leur approbation. Un ingénieur spécial et un jardinier, choisis par l'ingénieur Alphand, sont mis à la disposition du maire d'Avignon pour commencer cette entreprise⁹⁰⁸.

De fait, si nous pouvons appliquer le terme de percée haussmannienne à la rue de la République à Avignon du fait de l'aspect qu'elle présente aujourd'hui, l'idée initiale de sa conception et sa réalisation montrent que ce projet s'inscrit à la fois dans les conceptions théoriques en cours dans la capitale et dans une pratique d'aménagement locale. Si l'idée de la rue de la République émane des institutions proches du gouvernement, la mise en œuvre opérationnelle fait appel à une conception de la percée plus proche de celles ouvertes au XVIII^e siècle⁹⁰⁹ et dans la première moitié du XIX^e siècle que de la percée haussmannienne parisienne proprement dite. Par exemple, à Orléans, l'ouverture de la rue de la République à la fin du XIX^e siècle lui confère une image plutôt parisienne, à la fois dans l'idée de la rue et dans sa réalisation. Cette rue est ouverte plus tardivement qu'à Avignon, – elle bénéficie donc des expériences urbaines des villes en cette fin de siècle –, et elle s'inscrit dans une continuité historique opérationnelle, puisqu'il s'agit de la troisième percée réalisée à Orléans en un siècle et demi. Avignon doit synthétiser en une seule opération l'ensemble des évolutions urbaines survenues depuis le XVIII^e siècle. L'ouverture de la percée en trois phases permet d'ajuster ces évolutions et la réalisation concrète de la rue.

L'analyse de la rue de la République et du cours Jean-Jaurès révèle une situation complexe, dans laquelle il est nécessaire de conjuguer les effets du passé, les nouveaux moyens de communication, et le pôle de nouvelles activités commerciales, en un seul espace, la percée, s'opposant en quelque sorte à la redéfinition des fonctions modernes des cités du XIX^e siècle qui privilégient la répartition de toutes ces activités dans des lieux différents. Elle fait apparaître, au-delà des justifications fonctionnelles, une volonté de définir la ville en fonction d'une nouvelle conception de sa centralité et de ses limites. Cependant, au-delà de la simple idée d'ouvrir la ville, de relier le centre à la périphérie et de l'ouvrir sur l'extérieur par l'intermédiaire du chemin de fer, la rue donne à comprendre une situation plus complexe de refonte interne de la ville.

Contrairement à d'autres opérations d'ouverture de voie, la percée d'Avignon rencontre un assez grand nombre de difficultés dans la conception et l'élaboration du projet. Ces difficultés sont liées principalement à la situation économique de la ville et à une

⁹⁰⁸ – Mémorial du Vaucluse, 29 janvier 1863, cité par G. REY, 1970.

⁹⁰⁹ – héritière de la « Traverse ». Nous rappellerons ici, le projet non confirmé d'une traverse à Avignon au XVIII^e siècle.

poussée démographique faible. En effet, la ville d'Avignon n'a pas bénéficié d'un mouvement spéculatif comme Paris, Lyon ou Marseille. Au milieu du XIX^e siècle, de nombreuses maisons sont vides. Le lotissement des Dominicains, datant du début des années 1840, a été très long à se construire. Ce n'est qu'à partir des années 1865 que la rue se borde de nouvelles constructions, et il faudra attendre le développement des nouvelles classes aisées et du commerce pour voir apparaître de grands immeubles. Dès l'origine du projet, la nature même de la voie n'a pas encouragé la bourgeoisie à s'établir dans cette partie de la ville, en particulier entre la rue Joseph Vernet et la gare. La construction de la caserne Hautpoul le long de cette section n'a pas non plus favorisé ces établissements. Par contre, la proximité du centre a stimulé la spéculation sur les terrains situés du côté de la place de l'Horloge.

L'architecture d'îlot qui caractérise la période haussmannienne dans la capitale n'existe pas à Avignon. Contrairement à ce qu'écrit Francis Marcot [1985] : « Violant et mutilant la ville médiévale, cet axe est le pivot d'un nouveau système de vie urbaine qui s'exprime à travers l'implantation des îlots haussmanniens », ce ne sont pas des îlots qui sont implantés à Avignon. Les immeubles sont plaqués sur un tissu existant et sont construits sur le parcellaire antérieur sans qu'il ait été remembré. Les traitements des angles sont niés et ne prennent pas en considération les rues existantes perpendiculaires à la nouvelle rue. L'apparition des traitements d'angle est postérieure à la réalisation de la voie et date pour l'essentiel de la fin du XIX^e siècle.

Il en est de même pour les façades d'immeubles. Si l'on peut qualifier certaines d'entre elles « d'architecture haussmannienne », il s'agit généralement d'immeubles importants, construits après 1870 et dans un but commercial. Ils sont repérables grâce à plusieurs éléments : un espacement entre les fenêtres plus réduit, une décoration plus abondante et l'utilisation d'un vocabulaire se référant à une architecture parisienne. Avant la création de la rue Bonaparte, l'alignement des immeubles le long des rues est déjà pratiqué. Au XVIII^e siècle, deux projets de Franque⁹¹⁰ envisagent la construction de bâtiments à plusieurs niveaux sur la place de l'Horloge et sur la rue Aquaviva (actuelle rue du Vieux Sextier) ; toutefois, il ne s'agit pas d'immeubles de rapport. Grâce aux documents attestant de l'expropriation des maisons qui occupent le sol de la future percée, nous savons qu'elles appartenaient à un seul propriétaire. Des locataires, en nombre réduit, logeaient dans quelques unes de ces maisons.

L'ensemble construit de la rue est hétérogène et marqué par des apports extérieurs. Les habitations individuelles se juxtaposent aux immeubles plus larges et à plusieurs niveaux. Le rez-de-chaussée, et parfois les étages, sont occupés par les nouvelles

⁹¹⁰ - Cf. le premier chapitre sur Avignon.

activités qui investissent la rue, des cafés et des hôtels de tourisme dans un premier temps, puis des commerces et des banques dans un second temps.

La rue Bonaparte résume à elle seule l'évolution que subissent non seulement la percée, mais également toute la ville au cours du XIX^e siècle. Les difficultés rencontrées pour la construction du lotissement prévu dans la première phase, et le retour à une expropriation partielle⁹¹¹ des terrains pour la réalisation de la seconde et de la troisième partie de la rue marquent surtout l'échec de l'idée originelle de la percée. Elle est au départ prévue pour constituer un ensemble résidentiel visant à l'embellissement de la ville. Le cahier des charges tente donc d'imposer une « architecture réglementaire »⁹¹² afin de rendre la rue homogène, mais la longue durée de sa construction et son évolution vouent à l'échec cette tentative, et marquent une rupture dans la pensée architecturale. La rue s'intègre petit à petit dans une rationalité économique marchande, qui transforme la ville et lui donne cet aspect « haussmannien ».

La réalisation et les constructions de l'avenue Feuchères et du cours et de la rue Bonaparte

La réalisation de l'avenue Feuchères et du cours et de la rue Bonaparte fait appel à l'expropriation publique. Si l'expropriation est exceptionnelle au début du XIX^e siècle, la possibilité d'y avoir recours évolue dans la première moitié du siècle. Elle est définie dans les lois de 1807 et 1810, mais c'est surtout celles de 1833, puis de 1841, qui définissent le cadre des travaux d'aménagements réalisés à Nîmes et à Avignon⁹¹³. À Nîmes, après l'enquête publique, l'achat de la majorité des terrains s'effectue à

⁹¹¹ - En effet, en 1858, un nouveau décret permet à nouveau l'expropriation partielle des parcelles.

⁹¹² - L'architecture réglementaire est définie par François Loyer (1989) comme une mutation typologique qui s'amorce dans les années 1840. Il s'agit principalement de l'utilisation du plein gabarit de la construction. « Cette attitude nouvelle, encouragée par une administration soucieuse d'ordonnancement, va de pair avec un changement des méthodes de financement : les investisseurs disposent d'assez de moyens pour réaliser de vastes bâtiments ; ils les conçoivent comme des "immeubles de rapport". [...] Avec le règne de Louis-Philippe naît l'architecture *réglementaire*, dont les formes sont façonnées par des textes officiels de plus en plus précis et de plus en plus nombreux. » On peut opposer cette définition à l'architecture de programme. Celle-ci fait référence aux différents aménagements du XVII^e et XVIII^e siècles, notamment les places royales, où une architecture dessinée spécialement pour l'aménagement du lieu public était plaquée sur un bâti existant ou créé.

Cf. également B. HUET et M. LAMBERT, 1988 : dans notre étude sur les trois percées d'Orléans, nous avons mis en évidence le passage de l'architecture de programme à une architecture réglementaire à travers notamment la comparaison de la rue Jeanne d'Arc, ouverte à la fin des années 1830, et de la rue de la République, ouverte à la fin du XIX^e siècle. Cette évolution est marquée par l'expérience de ces deux rues. La première constitue essentiellement une rue à vocation résidentielle ; la seconde est une rue commerciale.

⁹¹³ - Nous ne reviendrons pas ici sur le détail de ces lois ; voir sur ce sujet la thèse d'Anne BONDON, 2009, *op.cit.*

l'amiable, et de manière relativement rapide, les propriétaires ayant conscience de l'augmentation de valeur de leur terrain du fait de l'ouverture de l'avenue. Parmi les expropriés, seul Reynaud conserva un lot sur l'avenue Feuchères. À Avignon, la ville est obligée d'exproprier la majorité des parcelles, même si certains terrains sont négociés à l'amiable dans la deuxième phase. La réalisation de ces opérations est assez longue dans l'ensemble, et la nécessité de détruire l'ancien bâti ne facilite pas la tâche, même si, finalement, les propriétaires proches de la place de l'Horloge reconnaissent les avantages que leur procure l'ouverture de la nouvelle rue, et la nécessité de renouveler les constructions existantes.

Si à Nîmes la municipalité fait réaliser uniquement l'ouverture de la voie, il en est de même à Avignon pour celle des deux premières phases ; par contre le percement de la troisième phase est confiée à un entrepreneur, M. Bouvier, à qui la ville a vendu les « hors lignes » qu'elle a elle-même expropriés.

Dans le cadre des deux rues étudiées, la revente des terrains construits ne semble pas systématique, contrairement à ce que Lyne Teisseyre Sallmann avait remarqué à l'occasion de l'étude des processus de spéculation au XVII^e siècle à travers quatre lotissements.

« Les spéculateurs nîmois semblent avoir trouvé une seconde source de profit dans la vente des maisons construites et s'ils se rapprochaient davantage de Perrachon, négociant lyonnais, qui achetait pour revendre, [...] ils n'attendaient pas de posséder plusieurs maisons pour se livrer à une opération globale, mais revendaient quasiment instantanément. Le processus d'urbanisation a engendré un marché beaucoup plus diffus, d'où n'émerge aucun propriétaire. Il se caractérise plutôt par la multiplicité des acteurs⁹¹⁴. »

Dans notre étude, nous n'avons pas analysé ce phénomène de manière suffisamment étendue pour en tirer les mêmes conclusions. Toutefois, parmi les quelques exemples que nous avons relevés, seul Pourtal, entrepreneur en maçonnerie, propriétaire d'un terrain acheté en 1840, revend les immeubles qu'il a fait édifier, et son nom ne figure pas sur la liste des nouveaux propriétaires. Il a également cédé une parcelle à Lamouroux avant que celle-ci ne soit construite. D'une manière générale, la revente des terrains s'effectue assez rapidement, et les constructions y sont édifiées à l'alignement et en continuité, principalement à l'est de l'avenue. En effet, l'implantation envisagée de la nouvelle préfecture, mais aussi la Révolution de 1848, interrompent le processus, qui ne reprendra qu'au début des années 1850. La vente des terrains est difficile à Avignon dans un premier temps, et les éventuels acheteurs sont rares. La nécessité d'appliquer un cahier des charges rigoureux aux constructions de la première phase oblige la municipalité à l'assouplir, – le nombre minimum d'étages fut

⁹¹⁴ - *Op.cit.*

abaissé de trois à deux –, et à renoncer à l'idée d'appliquer le plan de lotissement prévu initialement.

Du point de vue de la construction des maisons, dont la majorité a été conservée, il existe un décalage d'une dizaine d'années au minimum entre celles de l'avenue Feuchères et celles du cours Jean-Jaurès et de la rue de la République. Cependant, les constructions ont été érigées à l'alignement et elles sont continues les unes aux autres, sauf pour la maison Silhol et l'hôtel Terminus à Nîmes. Dans l'ensemble, leur architecture est plus homogène à Nîmes que dans la cité des Papes, où l'on observe toutefois une différence entre les maisons de la première phase, sur le cours, et celles des phases suivantes. À Nîmes, nous avons déjà noté comment les premières constructions se situent dans la continuité d'autres bâtiments plus anciens dans la ville. À Avignon, il semble qu'il y ait une différence dès l'origine, sauf pour quelques maisons qui existaient antérieurement et qui ont été plus ou moins touchées par les destructions (nous avons énoncé précédemment comment cette percée fut vécue par les contemporains du projet). En effet, la réalisation du percement de la rue étant plus longue, on constate une grande disparité entre les premières maisons élevées et les dernières, lesquelles se rapprochent plus des modes architecturaux alors en cours. Cette diversité a également été favorisée par une plus grande variété de destinations des immeubles. À Nîmes, les prescriptions imposées pour les constructions de l'avenue Feuchères ne préconisent à l'origine qu'un étage sur rez-de-chaussée, mais finalement les bâtiments comprennent tous au moins deux étages, voire trois. Par contre, à Avignon, le cahier des charges est plus contraignant : quatre niveaux sont imposés, mais nous avons vu que la ville avait fait machine arrière, et au final les immeubles comportent entre deux et quatre étages sur rez-de-chaussée.

L'éclectisme des constructions du cours et de la rue Bonaparte résulte des modalités de son exécution, de la longue durée de réalisation et de la juxtaposition de fonctions différentes. Cette juxtaposition est le résultat de plusieurs facteurs :

- premièrement, les modalités d'exécution de la rue : la municipalité se charge des expropriations et de la revente des terrains. Lors de l'ouverture, on ne procède pas à une refonte importante du parcellaire. Il faut attendre le milieu des années 1880 pour que des opérations de regroupement de parcelles soient envisagées, notamment avec la construction des grands magasins ;
- deuxièmement, la longue durée de réalisation de la rue : elle s'étend sur une quinzaine d'années pour le percement proprement dit. La construction des bâtiments s'étale de 1861 à 1924. L'image initiale de la rue est modifiée par deux vagues de transformations : la première date de la fin du XIX^e siècle, la seconde du début des années 1920 ;

- troisièmement, l'évolution de la fonction de la rue : initialement prévue pour être une rue résidentielle, la rue Bonaparte devient une rue commerciale.

C'est dans la modification de la hiérarchie des étages, avec notamment la transposition de l'entresol associé à la création de commerces au rez-de-chaussée, que se situe la transformation principale de l'architecture avignonnaise dans la rue Bonaparte.

Ces mutations correspondent à une évolution de la percée au cours du XIX^e siècle en fonction de nouvelles pratiques économiques et sociales.

L'harmonie des constructions souhaitée ne sera pas obtenue. La hauteur des planchers de chaque bâtiment était fixée à un niveau identique à l'origine, mais elle ne sera pas respectée. Les immeubles sont finalement érigés individuellement, sans qu'on se soucie de les harmoniser les uns par rapport aux autres.

Conclusion

Du point de vue de l'aménagement global des villes, cette étude sur « les transformations de Nîmes et Avignon après l'implantation du chemin de fer » a confirmé que dès le XVIII^e siècle, et même dès le XVII^e siècle, la ville s'étend, se régularise, et s'inquiète des questions d'hygiène (avec entre autres la séparation des fonctions : espace civil et espace marchand), de communication et d'embellissement. Ces nouvelles préoccupations se traduisent par des transformations urbaines qui visent à ouvrir de nouveaux espaces, places et rues, à l'intérieur ou à l'extérieur des villes. Ce processus se poursuit au XIX^e siècle, mais selon d'autres échelles, d'autres enjeux et d'autres projets (les questions d'hygiène et de salubrité sont toujours sous-jacentes), accompagnés d'une rationalisation des aménagements. La modification des principaux cadres législatifs et administratifs par le biais de la réflexion engagée sur les plans d'alignement n'est pas étrangère à ces transformations situées entre le Premier et le Second Empire. La rédaction de ces plans constitue un moment important dans les possibilités offertes par chacune des deux villes étudiées de se pencher sur ce qu'elles considèrent comme transformable.

À Nîmes, le plan d'alignement définitif modifie peu l'image de la ville à la fin du XVIII^e siècle. Le projet ne change pas sa structure globale : il ménage le centre ancien, confirme le sens des communications, et s'appuie sur les extensions du XVIII^e siècle qu'il unifie. Toutefois, l'ampleur de ce plan du point de vue de l'agrandissement constitue une transformation importante qui renouvelle le paysage de la ville dans la plaine du Vistre. Le plan du nouveau quartier, créé au sud de l'Esplanade, s'organise également autour de la création d'un axe principal reliant l'Esplanade à la gare de voyageurs. Cependant, la signification de cette extension diffère du plan d'embellissement et d'alignement de Raymond. Le cours projeté par Raymond s'appuyait sur les Arènes au nord pour déboucher au sud sur une grande place royale, surplombant la campagne, suivant le modèle de la promenade du Peyrou à Montpellier. Le boulevard de l'Embarcadère qui relie la gare, au sud, et l'Esplanade, au nord, prend une signification contraire : c'est la nouvelle entrée de la ville. Par contre, à Avignon, le plan d'alignement définitif frappe par l'ampleur des modifications qu'il apporte à la majorité des rues de la ville. Contrairement à Nîmes, il intervient sur le bâti existant. Deux grandes percées et ouverture de voie, de la place de l'Horloge à la gare et de la place Pie au boulevard extérieur, favorisent l'ouverture de la ville sur l'extérieur, renversent sa structure initiale et réorganisent les quartiers autour de deux noyaux, l'un administratif et l'autre commerçant.

À Avignon, le plan d'alignement s'inscrit également dans une démarche très pragmatique ; le réaménagement de la ville s'effectue en fonction de l'implantation des équipements, qu'ils soient anciens ou nouveaux. Les édifices civils (préfecture, palais de Justice, muséum et bibliothèque, collège, caserne de gendarmerie, hôpitaux, etc.) ont trouvé place dans des bâtiments existants, mais ceux-ci, souvent mal desservis, ont nécessité soit l'élargissement d'une voie d'accès, soit son dégagement. Les nouveaux équipements (théâtre, établissements militaires, hôtel des Postes, chambre de Commerce, etc.), se sont insérés dans le parcellaire ancien et ont défini les nouveaux éléments de la structure urbaine. À Nîmes, la démarche vient à l'inverse de ce qui a été fait précédemment. L'équipement vient s'implanter sur les principaux éléments structurels de la ville, les boulevards et l'avenue Feuchères. Cette pratique s'explique par la saturation du centre-ville, dense et restreint. De plus, Nîmes ne possède pas suffisamment de bâtiments vides, et la superficie du centre initial est réduite par rapport à celle de la cité papale. De fait, la ville se voit obligée de construire de nouveaux bâtiments pour ses principaux équipements.

Les transformations élaborées dans le plan d'alignement ont été dans ces deux exemples réalisées en partie grâce au chemin de fer.

À ses débuts le chemin de fer de type industriel ne s'intéresse pas ou peu à la ville, les cas de Nîmes et d'Avignon le confirment. Il ne remet pas en cause la structure existante, et s'implante à proximité d'une voie existante : la route d'Uzès à Nîmes, la porte Saint-Roch à Avignon. Si une certaine indépendance se maintient entre la conception de la ligne (qu'elle soit l'œuvre des Ponts et chaussées ou celle des ingénieurs de la Compagnie concernée) et celle des projets urbains, l'une ne va pas sans l'autre. Dans les années 1840, les compagnies, n'ayant encore ni la taille ni l'influence suffisante pour imposer leurs vues, acceptent de s'intégrer dans le cadre de projets d'aménagement conçus sans d'elles. À Nîmes, le passage de la ligne au sud est inévitable, et l'implantation de la gare au sud de l'Esplanade est choisie de concert entre l'ingénieur Didion et la municipalité, mais la ligne est installée par l'État. À Avignon, la concertation est plus difficile entre Talabot et la municipalité : l'implantation de la gare au sud de la ville résulte de la situation géographique de la ville, de la présence du Rhône, de l'héritage des projets antérieurs d'un canal, et de l'évolution de la réflexion sur l'implantation des gares et le développement du chemin de fer au cours des années 1840 et au début du Second Empire. Le trajet de la ligne est imposé par la compagnie, mais la position de la gare découle d'une concertation avec la municipalité. Dans les deux cas, ce nouvel équipement sert de lien entre le territoire et la ville.

Nous avons posé l'hypothèse que la gare se situe dans une logique d'entrée de ville et qu'elle devient la nouvelle porte de la ville. La création d'une nouvelle voie dans l'axe de la gare qui mène au centre ville renforce cette fonctionnalité, surtout dans l'exemple

d'Avignon où elle est percée jusqu'à la place de l'Horloge. À Nîmes, la ceinture créée par le viaduc enferme la ville dans un nouveau rempart, la gare-viaduc servant elle-même de porte.

Toutefois, peut-on parler de véritable politique d'implantation des gares ? Au moment de l'arrivée du chemin de fer dans ces deux villes, il se dessine un principe d'implantation de la gare de voyageurs : le choix de son emplacement est fonction de la position de la ligne en périphérie et de la concertation avec la municipalité ; cependant, il est difficile de considérer ce principe comme une politique. À cette époque, il n'y a pas encore de monopole de compagnies de chemin de fer.

En matière d'aménagement urbain, les pratiques correspondent à celles qui précèdent, et le chemin de fer ne révolutionne pas la trame existante. La gare de voyageurs participe aux stratégies d'implantation des équipements, et elle est mise en valeur. Toutefois, le choix de son emplacement est lié au tracé de la ligne, qui devient un élément déterminant dans l'évolution de la ville. En effet, la voie ferrée constitue une barrière à l'urbanisation future des villes. Dans les deux exemples que nous avons étudiés, le plan du quartier de l'Embarcadère et la percée, ainsi que les projets qui en ont découlé par la suite, ont fixé les limites de l'extension de Nîmes et d'Avignon jusqu'à la première guerre mondiale.

Malgré les imperfections liées à chaque projet, ces deux villes ont bénéficié finalement d'un concours peut-être exceptionnel au regard d'autres exemples qui ne font pas preuve de la même dynamique ni de la même croissance qu'à Nîmes, et dans une certaine mesure, des mêmes opportunités qu'à Avignon. Cependant, et même si d'autres réalisations sont peut-être plus exemplaires, notamment à Paris, la création du quartier de l'Embarcadère semble être un compromis entre la rationalisation et l'expérimentation des plans d'extension sous la Monarchie de Juillet ; et celle du cours et de la rue Bonaparte, « prescrite » par Napoléon III, offre un cas d'école de la percée dite haussmannienne en province avant la période dite haussmannienne.

Table des Illustrations

Fig. 1 – Orléans, alignement des rues autour de la place du Marché - fin XVIII ^e AN - (photo P. Pinon)	20
Fig. 2 – Plan de Sète - AN - (photo de l’auteur)	24
Fig. 3 – Plan de Nîmes Poldo d’Albernas - 1559 - (Musée Nîmes)	48
Fig. 4 – Plan de Nîmes au XVIII ^e siècle, d’après Cassini - (Géoportail).....	49
Fig. 5 – Les Arènes, gravure de la 1 ^{ère} moitié du XIX ^e siècle (nimausensis.com).....	50
Fig. 6 - Maison Carrée, dessin de la 1 ^{ère} moitié du XIX ^e siècle (nimausensis.com).....	52
Fig. 7 – Vue de la Cathédrale Gravure de la 1 ^{ère} moitié du XIX ^e siècle Musée du Vieux Nîmes.....	54
Fig. 8 – Plan de Nîmes XVII ^e siècle - (Musée de Nîmes).....	56
Fig. 9 – Proposition de François Ferry pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville en 1688 - Construction de nouveaux îlots - (S.h.a.t)	57
Fig. 10 – Proposition de Jean Minet pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville - Un projet « minimal »- (S.h.a.t).....	58
Fig. 11 – Proposition de Duplessis pour la réunion du faubourg des Prêcheurs à la ville - La création d’un cours - (SZh.a.t)	58
Fig. 12 – Plan de la ville milieu XVIII ^e siècle, avec le quartier Richelieu et le plan de la Fontaine - (Musée Nîmes)	61
Fig. 13 – Photo contemporaine de la Fontaine de Nîmes.....	62
Fig. 14 – Plan de Nîmes vers 1774. Plan Couleur (Musée de Nîmes)	63
Fig. 15 – Plan du quartier de la Fontaine - (Ménard)	64
Fig. 16 – Vue du canal de la Fontaine de Nîmes - (coll. personnelle)	65
Fig. 17 – Nîmes - Vue de la ville depuis le Sud - (Ménard).....	66
Fig. 18 – Détail du plan de Raymond, l’extension - (ADG)	72
Fig. 19 – Les cours de Périgord et de Saint-Priest - (ADG).....	76
Fig. 20 – Détail du plan Raymond, le cours Dillon - (ADG).....	78
Fig. 21 – Détail du plan Raymond, la rue Agrippa - (ADG).....	79
Fig. 22 – Détail du Plan de Raymond, le Grand et le Petit cours - (ADG)	80
Fig. 23 – Détail du plan de Raymond, les boulevards de la Comédie et de la Madeleine - (ADG).....	82
Fig. 24 – Détail du plan de Raymond, la place des Cévennes (ADG)	84
Fig. 25 – Plan des Arènes de Nîmes en 1782	87
Fig. 26 – Plan de 1830 montrant l’emplacement des lavoirs place d’Assas Détail – (BN).....	91
Fig. 27 – Plan et élévation des lavoirs projetés par Raymond à l’emplacement de l’actuelle place d’Assas - (AN)	92

Fig. 28 –Projet d'aménagement à l'emplacement du Château Trompette par Victor Louis sur le plan de Bordeaux de 1808 – (BN)	94
Fig. 29 – Dessin du boulevard de la Comédie (boulevard Alphonse Daudet) - (nimausensis.com).....	97
Fig. 30 – Vue actuelle du boulevard Alphonse Daudet (photo de l'auteur).....	97
Fig. 31 – Carte postale ancienne du boulevard Victor Hugo vue depuis la place des Arènes - (coll. personnelle).....	98
Fig. 32 – Vue Actuelle du Boulevard Victor Hugo - (photo auteur)	99
Fig. 33 – Carte postale ancienne du boulevard Amiral Courbet - cpa (coll. personnelle)	100
Fig. 34 – Vue actuelle du boulevard Amiral Courbet (Extrait Google Street view).....	100
Fig. 35 – Plan et coupe du Grand et du Petit cours début XIX ^e siècle - (AN)	101
Fig. 36 a et b – Détail du plan et de la coupe - (AN)	102
Fig. 37 – Le boulevard Gambetta - cpa - (coll. personnelle)	102
Fig. 38 – Vue actuelle du boulevard Gambetta (Extrait Google Street view).....	103
Fig. 39 – Le site de la place des Arènes avant l'implantation du Théâtre (nimausensis.com).....	104
Fig. 40 – La place des Cévennes dans le plan de Raymond (ADG).....	105
Fig. 41 – Photo du Théâtre de Nîmes de Meunier et Durand (Base Mérimée).....	110
Fig. 42 – Plan du quartier de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée - (ADG)	113
Fig. 43 – Plan de la place du square Antonin dans le plan d'alignement de 1854 - (ADG).....	115
Fig. 44 – Élévation des bâtiments de la place de la Bouquerie - (ADG)	116
Fig. 45 – Façade du fond de la place de l'Abreuvoir (anciennement place de la Boucairie) - (ADG)	116
Fig. 46 – Élévation des bâtiments du boulevard de la Comédie (Aujourd'hui boulevard Alphonse Daudet) - (ADG).....	118
Fig. 47 – Façades du square Antonin entre la rue Auguste et le boulevard Alphonse Daudet - (Photo de l'auteur).....	121
Fig. 48 – Façades place de la Maison Carrée, entre le boulevard et la rue Auguste - (photo de l'auteur).....	121
Fig. 49 – Vue de la rue Auguste - (photo de l'auteur)	122
Fig. 50 – Projet d'aménagement des boulevards et de l'Esplanade par Durand et Grangent (ADG).....	123
Fig. 51 – Plan général de la place des Arènes de Nîmes et d'une partie de la traversée de la ville, par la route royale, n°87 de Lyon à Béziers, à joindre au rapport de l'ingénieur en chef du Gard sur l'alignement qu'il paraît convenable d'assigner à la façade des bâtiments que Mr Eugène Foulc se propose de construire sur le bord de la route. Vinard, ingénieur, 1839 - (ADG).....	125
Fig. 52 – Carte postale ancienne du boulevard des Arènes (coll. particulière).....	126
Fig. 53 – Vue actuelle du boulevard des Arènes (photo de l'auteur)	127
Fig. 54 – Façades place Bellecour à Lyon (Extrait Google Street view)	128

Fig. 55 – Plan de l’Esplanade réalisée - Plan d’alignement - 1830 - (AMN)	130
Fig. 56 – Plan de Nîmes d’après le cadastre napoléonien - vers 1830 - (BN)	133
Fig. 57 – Secteur de la Maison Carrée - Détail du plan d’alignement vers 1830 (AMN)	135
Fig. 58 – Projet alignement de la place de la Madeleine avant l’implantation de l’église Saint-Paul - (AMA)	139
Fig. 59 – Plan d’alignement après l’implantation de l’église Saint-Paul - (ADG).....	139
Fig. 60 – Vue contemporaine de la place de la Couronne	142
Fig. 61 – Principaux équipements au début du XIX ^e siècle (dessin de l’auteur).....	143
Fig. 62 – Principaux équipements à la fin du XIX ^e siècle - (dessin de l’auteur)	144
Fig. 63 – L’hospice de Ch. Durand, aujourd’hui Lycée Alphonse Daudet - (ADG)	145
Fig. 64 – Église Saint-Paul, cpa - (coll. particulière)	145
Fig. 65 – Église Sainte-Perpétue, cpa - (coll. particulière)	146
Fig. 66 – Église Saint-Baudile - cpa - (coll. particulière)	146
Fig. 67 – L’hôtel-Dieu : plan et coupes du projet de Durand - (ADG)	147
Fig. 68 – L’Hôtel-Dieu - cpa - (nimausensis.com)	147
Fig. 69 – Cour intérieure de l’Hôtel-Dieu de C. Durand, aujourd’hui Chambre de Commerce (photo de l’auteur)	148
Fig. 70 – Plan de Nîmes à la fin du XIX ^e siècle - (BN)	150
Fig. 71 – Le Palais de justice de Charles Durand (Musée du Vieux Nîmes)	154
Fig. 72 – Le palais de Justice de G. Bourdon – cpa (coll. particulière).....	155
Fig. 73 – L’hôtel Rivet - (nimausensis.com)	158
Fig. 74 - Plan de Nîmes avec l’implantation des deux gares (dessin de l’auteur).....	166
Fig. 75 - Plan du faubourg Roussy avant l’implantation de la gare détail plan de Nîmes – 1830 – (BN).....	182
Fig. 76 - Canal du Rhône à la mer par Nîmes - Projet Mareschal – (AN).....	186
Fig. 77 - Canal de Nîmes à la mer - Projet Blachier - (AN)	187
Fig. 78 - Aboutissants de la ligne d’Alès à Beaucaire (dessin de l’auteur).....	195
Fig. 79 - Ligne d’Alès à Beaucaire, plan aux abords de Nîmes en 1833 (ADG)	197
Fig. 80 - Ligne d’Alais à Beaucaire, phasage des travaux (dessin de l’auteur).....	198
Fig. 81 - Premières lignes de chemins de fer dans le sud-est de la France Tracés réalisés : en trait continu ; tracés rejetés : en trait pointillé (dessin de l’auteur)..	200
Fig. 82 - Ligne de Nîmes à Montpellier, plan aux abords de Nîmes – (ADG)	204
Fig. 83 – Plan du tracé di des coteaux entre Montpellier et Nîmes Proposition initiale – (dessin de l’auteur)	205
Fig. 84 - Plan des lignes de la société des «Chemins de fer de Lyon à la Méditerranée» - (dessin de l’auteur)	207
Fig. 85 - Lignes de chemins de fer réalisées dans le Gard (dessin de l’auteur)	208
Fig. 86 - Dessin de la gare d’Uzès – (Les chemins de fer dans le Gard).....	214

Fig. 87 - Implantation définitive de l'embarcadère dans le quartier d'Uzès En noir l'extension projeté du quartier de l'embarcadère	218
Fig. 88 – La gare de marchandises PLM – cpa – (nemausis.com).....	218
Fig. 89 – Vue de la gare d’Uzès aujourd’hui – (photo de l’auteur)	219
Fig. 90 - Vue de Nîmes depuis la Tour Magne, milieu du XIX ^e siècle (Musée du Vieux Nîmes)	220
Fig. 91 - Plan, élévation et coupes de l'embarcadère initial – (ADG).....	227
Fig. 92 - La gare de voyageurs de Nîmes – cpa – (coll. personnelle).....	228
Fig. 93 - Vue de la gare actuelle - (photo de l’auteur).....	235
Fig. 94 – Détail du quartier des Calquières - plan de Nîmes - 1830 En rouge, la rue Colbert, en noir, son prolongement envisagé	243
Fig. 95 – Le prolongement de la rue Colbert et la rue Raymond - vers 1830 - (AMN).....	244
Fig. 96 – La rue Dillon dans le projet de Raymond - (ADG).....	245
Fig. 97 – Détail du plan des rues les plus nécessaires à ouvrir à Nîmes dans le quartier des Calquières, octobre 1836 - (AN)	248
Fig. 98 – Plan du faubourg des Calquières - plan montrant les projets de prolongement de la Roussy et de percement de la rue Raymond - (ADG)	250
Fig. 99 – Projet de la rue Raymond dans le plan Liotard de 1849 - Détail - (BN)	260
Fig. 100 – Quartier situé en dessous de la route de Montpellier avant l’ouverture des rues de la cité Foulc - 1830 - (BN).....	261
Fig. 101 – Plan d’un projet de gare à Paris pour la ligne du chemin de fer de Paris à la Belgique - 1838 - (AN)	263
Fig. 102 – Plan d’un projet de gare à Paris pour la ligne du chemin de fer de Paris à la Belgique - 1838 - (AN)	263
Fig. 103 – Station du chemin de fer de la ligne d’Alès à Beaucaire et tracé de la ligne de Nîmes à Montpellier et projet d’avenue - (ADG).....	267
Fig. 104 – 1 ^{ère} esquisse du plan de l’Esplanade, de l’avenue et de l’Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier - (ADG).....	270
Fig. 105 – Croquis de l’Esplanade et de l’avenue par l’architecte Bourdon - (BN)	272
Fig. 106 – L’Esplanade dans le plan d’alignement de 1854 - (ADG)	274
Fig. 107 – Vue aérienne de l’Esplanade - photo ancienne (Base Mérimée).....	282
Fig. 108 – Dessin annexé à la réclamation de Mme Gineste concernant sa propriété au sud de l’Esplanade - (ADG)	290
Fig. 109 – Détail du plan partiel d’alignement du quartier de l’Embarcadère (1844) - (AN).....	297
Fig. 110 – Détail du plan d’alignement de 1844 : partie ouest – (AN).....	300
Fig. 111 – Plan des terrains à vendre de la cité Foulc (sans date) - (ADG).....	303
Fig. 112 – Extrait du plan Liotard daté de 1849. 3 ^e plan du quartier de l’Embarcadère - (BN).....	306
Fig. 113 – Étude des tracés des rues à l’ouest de l’avenue Feuchères.....	308
Fig. 114 – Plan du quartier à l’Ouest de l’avenue Feuchères (1853-1854) - (ADG) ...	309

Fig. 115 – Le quartier de la Préfecture dans le plan d’alignement de 1854 - (ADG) .	310
Fig. 116 – Extrait du plan de Nîmes à la fin du XIX ^e siècle - (BN)	313
Fig. 117 – Étude de l’alignement du côté est de l’Esplanade – 1853 - (ADG)	314
Fig. 118 – Vue de l’Église Sainte-Perpétue (photo de l’auteur)	315
Fig. 119 – Hôtel du Luxembourg - CPA - (www.nemausis.com).....	316
Fig. 120 – La Manutentionnaire - CPA - (www.nemausis.com)	316
Fig. 121 – Quartier de l’embarcadère - Détail du plan de 1868 - (AMN).....	320
Fig. 122 – Quartier sud de la ville de Nîmes - Détail du plan de 1870.....	321
Fig. 123 – Plan des rues ouvertes signalées sur le plan de Liotard.....	322
Fig. 124 – Voies ouvertes dans le quartier de l’Embarcadère - (dessin de l’auteur)...	323
Fig. 125 – Avenue Feuchères vue depuis l’Esplanade – cpa – (coll. particulière).....	325
Fig. 126 – Avenue Feuchères vue depuis l’Esplanade - photo actuelle	325
Fig. 127 – Le site du quartier de l’Embarcadère dans le cadastre Napoléonien (les hachures et les annotations en rouge ont été rajoutées par l’auteur).....	328
Fig. 128 – Superposition du cadastre des voies antérieures et actuelles	332
Fig. 129 – Superposition des parcelles antérieures et actuelles.....	334
Fig. 130 – Avenue Feuchères numérotation des maisons de la voie - (dessin de l’auteur).....	336
Fig. 131 – Noms des anciens et nouveaux propriétaires avenue Feuchères, n° impairs	337
Fig. 132 – Noms des anciens et nouveaux propriétaires avenue Feuchères, n° pairs	337
Fig. 133 – Le cadastre actuel de l’avenue Feuchères superposé au cadastre napoléonien - (dessin de l’auteur).....	340
Fig. 134 – Nîmes - Vue à vol d’oiseau - (Musée du Vieux Nîmes)	341
Fig. 135 – Immeuble Pourtal, 9 et 11 av. Feuchères - (photo de l’auteur).....	344
Fig. 136 – Maison d’angle rue Pradier et 5 av. Feuchères (photo de l’auteur)	346
Fig. 137 – Maison 7 av. Feuchères - (photo de l’auteur)	347
Fig. 138 - Maison 19, av. Feuchères - (photo de l’auteur)	348
Fig. 139 – Hôtel Bézard - (photo de l’auteur).....	349
Fig. 140 – 4, av. Feuchères - (photo de l’auteur)	351
Fig. 141 – 2, rue Jeanne d’Arc - (photo de l’auteur).....	352
Fig. 142 – Angle Feuchères, 1, rue Jeanne d’Arc _ (photo de l’auteur).....	354
Fig. 143 – 6, av. Feuchères	355
Fig. 144 – 8, av. Feuchères - (photo de l’auteur)	356
Fig. 145 – 12, avenue Feuchères - (photo de l’auteur)	357
Fig. 146 – 14, av. Feuchères, - (photo de l’auteur)	359
Fig. 147 – Hôtel Silhol - (photo de l’auteur).....	360
Fig. 148 – angle av. Feuchères et bd. Sergent Triaire - (photo de l’auteur)	361
Fig. 149 – Le Collège - (photo de l’auteur).....	363

Fig. 150 – La Préfecture - (photo de l'auteur)	364
Fig. 151 – Hôtel de Milan, 18, av. Feuchères - (photo de l'auteur)	367
Fig. 152 – Hôtel Terminus, angle av. Feuchères et bd. Talbot - (photo de l'auteur)...	369
Fig. 153 – Vue de la rue Saint-Gilles - (photo de l'auteur)	370
Fig. 154 - Rue Raymond Marc - (photo de l'auteur).....	375
Fig. 155 - Vue du Pont Saint-Bénézet et du Palais des Papes depuis l'île de la Barthelasse - Cpa – (Coll. particulière)	377
Fig. 156 - Vue de la ville d'Avignon au milieu du XIX ^e siècle - (AMA).....	377
Fig. 157 - Avignon – Vue des boulevards sud – cpa – (coll. particulière)	379
Fig. 158 - Le Palais des Papes vu de la place de l'Horloge cpa - (coll. particulière)...	379
Fig. 159 - Plan de la ville d'Avignon au XVII ^e siècle - (AMA)	381
Fig. 160 - Structure de la ville au début du XIX ^e siècle - (dessin de l'auteur)	383
Fig. 161 - Vue de la Tour Saint-Jean et de la place Pie à la fin du XIX ^e siècle cpa - (coll. particulière).....	389
Fig. 162 - Plan du Rocher des Doms et du Palais des Papes en 1844 États des lieux - (SHAT).....	390
Fig. 163 - Projet d'une citadelle sur le rocher des Doms en 1844 – Plan - (SHAT)	391
Fig. 164 - Projet d'une citadelle sur le rocher des Doms en 1844 Coupes du Rocher des Doms et du Palais des Papes - (SHAT).....	391
Fig. 165 - Alignement de rue à Avignon au début du XIX ^e siècle – (AMA)	394
Fig. 166 - Vue de la rue du Vieux-Sextier (photographie de l'auteur)	396
Fig. 167 - Vue de la Boucherie, rue du Vieux-Sextier (photographie de l'auteur).....	397
Fig. 168 – Vue aérienne du pont Saint-Bénézet – Photo N&B – (base Mérimée)	400
Fig. 169 - Plan des Ponts d'Avignon [1770], signé « Lu et approuvé : Fortia » - (AN) Légende : A - Massif du côté de Villeneuve ; B - Massif au bord de la Barthelasse ; C - Pont de bois dans l'île de la Barthelasse ; D - Pont de pierre de Saint-Bénézet ; E - Ile de la Barthelasse ; F - Partie de la ville	402
Fig. 170 - Pont Saint-Bénézet - Projet de ponts à bateaux Bondon architecte - (AN)	403
Fig. 171 - Projet du pont de Villeneuve-lès-Avignon à Avignon [XVIII ^e] - (AN) A - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont C - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont D - Ligne sur laquelle on peut descendre le pont	403
Fig. 172 - Projet de construction d'un nouveau pont en face de la porte de la Ligne	409
Fig. 173 - Le pont suspendu – cpa – (coll. particulière)	411
Fig. 174 - Palais de Justice – (photo de l'auteur).....	412
Fig. 175 - Plan du projet d'ouvertures de rues sur le terrain de la Forge Royale Extrait plan d'alignement 1840 - (AMA)	413
Fig. 176 - Plan d'alignement des rues du portail Matheron, Grande Sonnerie, Épicerie et Ferraterie – (AMA)	418
Fig. 177 - Plan d'alignement de la place de l'Horloge – 1839 – (AMA).....	419
Fig. 178 - Projet du plan d'alignement – 1842 – (dessin de l'auteur).....	421
Fig. 179 - Plan d'alignement définitif – 1854 - (dessin de l'auteur)	421

Fig. 180 – Plan d'Avignon – 1897 – (BN).....	428
Fig. 181 - Alignements réalisés et ouvertures de rues de 1830 à 1950 (dessin de l'auteur).....	429
Fig. 182 - Vue du nouveau marché – cpa – (coll. particulière).....	430
Fig. 183 - Vue de la Préfecture – cpa – (coll. particulière).....	432
Fig. 184 - Principaux équipements au début du XIX ^e siècle - (dessin de l'auteur).....	434
Fig. 185 - Principaux équipements à la fin du XIX ^e siècle - (dessin de l'auteur).....	435
Fig. 186 - Plan des différents emplacements pour le théâtre - (dessin de l'auteur)....	439
Fig. 187 - Le théâtre de 1825	440
Fig. 188 - Le théâtre reconstruit – cpa – (coll. particulière)	443
Fig. 189 - L'ancien Hôtel de ville et le premier théâtre – (AMA).....	445
Fig. 190 - Le nouvel Hôtel de ville et le théâtre – cpa – (coll. particulière).....	446
Fig. 191 - Le projet de la place de l'Hôtel de ville Franque Architecte - (Musée Calvet Avignon).....	448
Fig. 192 - Place de l'Hôtel de ville au temps de l'émigration polonaise ». Vers 1830 - Lithographie de Magny à Avignon - Musée Calvet (Reproduction AMA).....	449
Fig. 193 - Plan d'alignement de la place de l'Horloge – Vers 1840 - (AMA).....	449
Fig. 194 - Façade ouest de la place de l'horloge – (photo de l'auteur).....	451
Fig. 195 – Façade est de la place de l'Horloge – (photo de l'auteur).....	451
Fig. 196 - Plan définitif de la place de l'Horloge – (AMA).....	452
Fig. 197 - Vue du Palais des Papes et de la place de l'Horloge - cpa (coll. particulière).....	453
Fig. 198 - Projet Delorme – Ligne de chemin de fer entre Lyon et Marseille - (AN) ...	473
Fig. 199 - Tracés Kermaingant - Ligne de chemin de fer entre Lyon et Marseille - (AN).....	475
Fig. 200 - Projets de chemin de fer dans le département des Bouches-du-Rhône Proposition Talabot - Tracé noir – (AN).....	479
Fig. 201 - Chemin de fer entre Avignon et Marseille Projet Montricher, tracé marron – (AN).....	481
Fig. 202 - Principales directions du chemin de fer d'Avignon à Marseille– (AN) Kermaingant, (par Arles, tracé rouge et par Aix, tracé jaune) Talabot (tracé bleu), Montricher (tracé marron).....	483
Fig. 203 - Projet de la ligne de Lyon à Avignon - Avignon, tracé le long du Rhône (dessin de l'auteur).....	485
Fig. 204 – Projet du canal latéral au Rhône entre Lyon et Marseille - 1822 – (AN)....	495
Fig. 205 – Projet de canal latéral au Rhône avec embranchement à Avignon, 1822 - (AN).....	495
Fig. 206 - Projet d'un canal latéral au Rhône. Embranchement au sud d'Avignon, à la Petite-Hôtesse – (AN).....	496
Fig. 207 - Gare de marchandises de la Petite Hôtesse.....	498

Fig. 208 – Avignon plan Leménager avec le tracé des voies de chemin de fer le long du Rhône 1840 - (AMA)	500
Fig. 209 – Détail plan d'Avignon sur le quel a été tracé la gare du chemin de fer sur les Allées de l'Oulle – 1848 - (AMA).....	503
Fig. 210 - Ligne de Lyon à Avignon au nord et à l'est - 1851 - (AN) tracé pointillé rouge, projet Perrier tracé noir, projet Bouvier.....	508
Fig. 211 - Plan d'ensemble des bâtiments de la Succursale de l'Hôtel des Invalides à Avignon (1828) – (AMA)	509
Fig. 212 - Projets d'implantation de la gare de voyageurs - (dessin de l'auteur)	514
Fig. 213 – Projet de la compagnie, la gare de voyageurs est positionnée dans le prolongement de la rue des Vieilles Études – (ADV).....	515
Fig. 214 – Implantation de la gare et création d'une nouvelle porte dans le rempart - (ADV)	516
Fig. 215 - Création d'une rue droite entre la gare et la place de l'Horloge - (ADV).....	517
Fig. 216 - Plan de la gare et amorce de la rue projetée - (ADV).....	517
Fig. 217 - La gare reconstruite et agrandie au cours des années 1860 – cpa – (coll. de l'auteur).....	521
Fig. 218 - Sortie de la gare, vers la ville - cpa – (coll. de l'auteur)	521
Fig. 219 - Cours de la République - cpa – (coll. de l'auteur).....	528
Fig. 220 - Plan de la ville d'Avignon après l'ouverture de la rue de la Gare - (AMV) ..	532
Fig. 221 - Contre-Projet des administrateurs du musée Calvet – (AMA)	545
Fig. 222 - Projet du Génie Militaire (Les ingénieurs militaires ont tracé au crayon noir le projet de la rue de la gare) – (SHAT).....	547
Fig. 223 - Détail du Plan d'alignement de 1854 avec le tracé de la rue la gare – (AMA)	549
Fig. 224 – Détail du plan d'alignement de 1854 – Le cours – (AMA).....	550
Fig. 225 - Plan du site du cours Bonaparte avant son percement – Détail plan 1836 – (BN).....	553
Fig. 226 - Plan du site de la rue Bonaparte avant son percement Détail plan 1836 – (BN).....	555
Fig. 227 - Ancien parcellaire situé sur le tracé de la rue et du cours Bonaparte (Dessin de l'auteur)	557
Fig. 228 - Surimposition de l'ancien et du nouveau parcellaire de la rue et du cours Bonaparte - (Dessin de l'auteur)	558
Fig. 229 - Plan des Rez-de-chaussée entre la rue Argentière et la place de l'Horloge - (AMA).....	559
Fig. 230 - Plans de la maison de l'imprimerie Aubanel – (AMA).....	560
Fig. 231 - Ouverture du cours Bonaparte entre les remparts et la rue Calade – Extrait Plan d'Avignon de 1866 – (BN).....	563
Fig. 232 - Premier plan du projet de lotissement du cours Bonaparte – (ADV)	564
Fig. 233 – Projet d'un jardin public et d'acclimatation – (AMA-site internet)	565

Fig. 234 - Ouverture de la rue Bonaparte entre la rue Calade et la rue du Collège d'Annecy – (ADV).....	566
Fig. 235 - Rue Doré - (Photographie de l'auteur).....	567
Fig. 236 - Bâtiment existant sur le tracé de la rue Pourquery de Boisserin cpa – (collection de l'auteur).....	569
Fig. 237 – Ouverture de la rue Pourquery de Boisserin. Construction des Dames de France et de la Société de Crédit Marseillais - cpa – (Coll. Particulière).....	569
Fig. 238 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 1 ^{ère} phase – (Dessin de l'auteur).....	574
Fig. 239 - 2 ^{ème} plan de lotissement du cours Bonaparte – (dessin de l'auteur).....	577
Fig. 240 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 1 ^{ère} phase - (dessin de l'auteur).....	577
Fig. 241 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 2 ^e phase – (Dessin de l'auteur).....	580
Fig. 242 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section 2 ^e phase - (Dessin de l'auteur).....	582
Fig. 243 - Plan montrant les parcelles avec le numéro de la section avant et après la percée - 3 ^e phase - (Dessin de l'auteur).....	584
Fig. 244 - Coupes des façades prévues au cahier des charges – (ADV).....	588
Fig. 245 - Balcon angle rue Bonaparte et rue Viala - (Photographie de l'auteur).....	593
Fig. 246 – Ornementation rue Bonaparte - (photographie de l'auteur).....	594
Fig. 247 - Entresol rue Bonaparte.....	595
Fig. 248 - Angle rue Bonaparte et passage du Panier Fleuri (photographie de l'auteur).....	596
Fig. 249 - Comble rue Bonaparte (Photographie de l'auteur).....	597
Fig. 250 - Banque Chaix, cours Jean-Jaurès – (Photographie de l'auteur).....	598
Fig. 251 - Ancien Hôtel Olivier, façade sur les remparts, aujourd'hui Chambre de commerce de la ville - (photographie de l'auteur).....	599
Fig. 252 - Entrée de l'ancien hôtel Olivier, aujourd'hui démolie et remplacée par une construction récente de la Chambre de Commerce – cpa – (AMA).....	599
Fig. 253 - Maison Cathelany – (Photographie de l'auteur).....	600
Fig. 254 - Maison Béchet – (Photographie de l'auteur).....	601
Fig. 255 - Église du collège – (Photographie de l'auteur).....	602
Fig. 256 - L'entrée de l'Hospice Saint-Louis.....	603
Fig. 257 – Caserne – (Photographie de l'auteur).....	604
Fig. 258 - La poste, aujourd'hui Office Tourisme – (Photographie de l'auteur).....	605
Fig. 259 - Angle rue Viala et rue Bonaparte - (Photographie de l'auteur).....	606
Fig. 260 - Caisse d'Épargne à l'angle de la rue Joseph Vernet (Photographie de l'auteur).....	607
Fig. 261 - La Financière d'Avignon – (Photographie de l'auteur).....	608
Fig. 262 - Hôtel Terminus, cours Jean-Jaurès – cpa - (AMA).....	609

Fig. 263 - Hôtel le Crillon – cpa - (coll. particulière)	610
Fig. 264 - Nouvelles galeries – cpa - (coll. particulière).	610
Fig. 265 - Société Générale – cpa – (coll. particulière)	612
Fig. 266 - Superposition de l'ancien tracé du quartier et de la rue et du cours Bonaparte (Dessin de l'auteur).....	614
Fig. 267 - Le Palace Théâtre, cours Bonaparte – cpa – (Coll. Personnelle).....	615
Fig. 268 - Avignon - Vue des bords du Rhône et le Rocher des Doms cpa – (coll. particulière)	623
Fig. 269 – Plan contemporain de Nîmes et de son bâti – (Géoportail)	625
Fig. 270 – Plan contemporain d'Avignon et de son bâti – (Géoportail).....	625
Fig. 271 – Extrait du Plan de Toulouse, de Vitry - 1848 - ADHG - (tracé de l'auteur)	644
Fig. 272 – Extrait plan de Nîmes contemporain – Géoportail – (tracé de l'auteur)	644

Table des Matières

Sommaire	6
Avant-Propos	8
Introduction Thèse	13
Les stratégies de l'aménagement urbain.....	16
Problématique	19
Les alignements et la loi du 16 septembre 1807	19
Extension et nouveau quartier	23
La percée	28
Des chemins de fer et des villes	34
Méthodes et sources	38
Méthodes	38
Les sources imprimées	40
Sources manuscrites	43
Sources iconographiques	44
Les limites	45
1^{ère} partie : La ville de Nîmes	46
Introduction à la première partie	46
1.1. - Chapitre 1 - Nîmes au XIX^e siècle	48
1.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine de Nîmes depuis le XVII ^e siècle	48
1.1.2. - L'extension à Nîmes, une pratique.....	56
1.1.2.1. - Le faubourg des Prêcheurs et la création du premier « cours ».....	56
1.1.2.2. - Le quartier Richelieu et les débuts de l'alignement.....	59
1.1.2.3. - Les premiers principes de l'embellissement : le jardin et le quartier de la Fontaine	60
1.1.2.3.1. - Le Jardin de la Fontaine.....	61
1.1.2.3.2. - Le quartier de la Fontaine	63
1.1.2.4. - La démolition des remparts et le plan d'alignement et d'embellissement de Raymond.....	65
1.1.2.4.1. - La suppression de l'enceinte.....	66
1.1.2.4.2. - Les questions d'hygiène, de fonctionnalité, de forme et d'esthétique	67
1.1.2.4.3. - Boulevards et octroi	67
1.1.2.4.4. - La vision de la ville ancienne avant le plan de Raymond	68
1.1.2.4.5. - La ville ouverte et globale	68
1.1.2.4.6. - La question du « plan ».....	70
1.1.2.4.7. - Les espaces urbains : de l'aménagement des remparts à l'extension de la ville	72

1.1.2.4.7.1. - La disposition des rues du plan.....	73
1.1.2.4.7.2. - Les cours Périgord et Saint-Priest.....	76
1.1.2.4.7.3. - Le cours Dillon.....	77
1.1.2.4.7.4. - La rue d'Agrippa (actuelle rue Auguste).....	79
1.1.2.4.7.5. - L'aménagement des boulevards et des places : ne pas toucher au bâti.....	80
1.1.2.4.7.6. - Façades ordonnancées et rues à portiques.....	84
1.1.2.4.7.7. - Redécouverte de l'Antiquité.....	86
1.1.2.4.7.8. - Les nouveaux équipements.....	88
1.1.2.4.7.9. - Les conditions de réalisation.....	89
1.1.2.4.7.10. - Emplacement des nouveaux lavoirs.....	90
1.1.2.5. - Réflexions sur le plan de Raymond.....	92
1.1.2.6. - Les particularités du plan, entre embellissement et alignement.....	93
1.1.3. - Les projets réalisés à partir du plan de Raymond.....	95
1.1.3.1. - L'aménagement des boulevards.....	95
1.1.3.1.1. - Victor Hugo et Alphonse Daudet.....	96
1.1.3.1.2. - Amiral Courbet (ancien boulevard des Calquières).....	99
1.1.3.1.3. - Boulevard Gambetta.....	101
1.1.3.1.4. - Du cours au boulevard.....	103
1.1.3.2. - L'aménagement des places au début du XIX ^e siècle.....	104
1.1.3.3. - Le quartier de l'Abreuvoir et de la Maison Carrée.....	104
1.1.3.3.1. - Quelle implantation pour le Théâtre ?.....	105
1.1.3.3.3. - L'architecte Meunier est-il l'auteur de l'implantation du Théâtre ?	110
1.1.3.3.4. - Le projet de Charles Durand.....	112
1.1.3.3.5. - Les bâtiments autour des places de la Bouquerie, de l'Abreuvoir, de la Maison Carrée et de la rue Auguste.....	117
1.1.3.4. - Le dégagement des Arènes et l'aménagement de l'Esplanade.....	122
1.1.3.4.1. - La place et le boulevard des Arènes.....	124
1.1.3.4.2. - L'Esplanade.....	127
1.1.3.4.3. - Le projet du canal et du port de Nîmes.....	130
1.1.4. - L'alignement à Nîmes au XIX ^e siècle.....	134
1.1.4.1. - Les grandes étapes de l'histoire du plan au XIX ^e siècle.....	134
1.1.4.2. - Achèvement du plan d'alignement de Nîmes.....	136
1.1.4.2.1. - Les aménagements antérieurs au plan définitif.....	137
1.1.4.2.2. - Les nouvelles propositions.....	138
1.1.4.2.3. - La question de définition de l'alignement : sa précision et sa justesse.....	141
1.1.5. - La ville équipée.....	143
1.1.5.1. - Alignements et équipements.....	148
1.1.5.2. - Le Théâtre.....	150
1.1.5.2. - Le Palais de Justice.....	153
1.1.5.2.1. - Le premier Palais de Justice de Charles Durand.....	153
1.1.5.2.2. - La reconstruction des prisons.....	154
1.1.5.2.3. - Le Palais de Justice de Bourdon.....	155
1.1.5.3. - La Préfecture.....	156
1.1.5.3.1. - La Maison Carrée et le couvent des Augustins : 1790-1807.....	157

1.1.5.3.2. - Le palais épiscopal : 1807-1822	157
1.1.5.3.3. - L'hôtel Rivet : 1822-1857	157
1.1.5.3.4. - La construction de l'Hôtel de la Préfecture sur l'avenue Feuchères	158
1.2. - Chapitre 2 - Les voies ferrées et les gares dans les villes – Nîmes, du canal au chemin de fer	163
L'exemple de Nîmes	163
1.2.1. - Les Acteurs	167
1.2.1.1 - Les ingénieurs	168
1.2.1.2 - Les compagnies.....	171
1.2.1.2.1. - Ligne d'Alès à Beaucaire	171
1.2.1.2.2. - La ligne de Nîmes à Montpellier.....	173
1.2.1.3 - L'État.....	174
1.2.1.3.1. - La loi de 1833.....	174
1.2.1.3.2. - La loi de 1842.....	176
1.2.1.3.3. - L'intervention de l'État, de la théorie à la pratique	176
1.2.1.4 - Le département.....	178
1.2.1.5 - La chambre de commerce de Nîmes.....	180
1.2.1.6 - La ville.....	181
1.2.2. - Les tracés : une histoire en deux temps.....	183
1.2.2.1 - Un précédent, les canaux	184
1.2.2.1.1 - Nîmes à la mer	185
1.2.2.1.1.1 - Les projets de Mareschal	185
1.2.2.1.1.2 - Plusieurs auteurs pour un canal.....	187
1.2.2.1.1.3 - L'ingénieur Grangent et le port.....	187
1.2.2.1.2 - Alès à Nîmes et à la mer.....	188
1.2.2.1.2.1 - Les mines de la Grand'Combe	188
1.2.2.1.2.2 - 1822, le canal de Despuech et Durand	189
1.2.2.1.2.3 - Du canal au chemin de fer	190
1.2.2.2 - La ligne de chemin de fer d'Alès à Beaucaire	192
1.2.2.2.1 - Exemples antérieurs de chemin de fer destinés au transport des marchandises	192
1.2.2.2.2 - Le développement de la métallurgie de la Grand'Combe et l'origine du chemin de fer d'Alès à Beaucaire.....	192
1.2.2.2.3 - Projets et tracés	193
1.2.2.2.3.1 - 1825 - Le premier projet d'un chemin de fer d'Alès à la mer - La compagnie des chemins de fer d'Alès	193
1.2.2.2.3.2 - 1830 - La Société Civile d'études et de Recherche et la compagnie du maréchal Sout.	194
1.2.2.2.3.3 - La première concession de la ligne d'Alès à Beaucaire	196
1.2.2.2.3.4 - Une nouvelle compagnie, pour une nouvelle concession	197
1.2.2.2.3.5 - L'influence des projets dans la vallée du Rhône : le projet Talabot entre Marseille et la vallée du Rhône	199
1.2.2.3 - La ligne de chemin de fer de Montpellier à Nîmes	201
1.2.2.3.1 - La ligne de Montpellier à Sète.....	201
1.2.2.3.2 - Les premiers projets entre Montpellier et Nîmes	202

1.2.2.3.2.1 - Un tracé, trois demandes de concession et un projet inconnu	202
1.2.2.3.2.2 - La première adjudication de la ligne.....	203
1.2.2.3.3 - L'État prend en charge la construction de la ligne	204
1.2.2.3.3.1- Didion et la réalisation de la ligne.....	204
1.2.2.3.3.2 - Le choix du tracé, le tracé des côteaux.....	205
1.2.2.3.4. - Intégration de la ligne et concurrence ferroviaire.....	206
1.2.2.3.4.1 - La ligne de Sète à Beaucaire	206
1.2.2.3.4.2 - L'intégration au PLM.....	206
1.2.2.3.4.3 - Chronologie des lignes de chemins de fer réalisées dans le Gard.....	207
1.2.2.3.4.4 - Une bataille ferroviaire - Les frères Péreire contre les frères Talabot.....	208
1.2.2.4 - Débats autour des tracés.....	209
1.2.2.4.1 - Du local au régional	209
1.2.2.4.1.1 - La question du débouché de la ligne d'Alès à Beaucaire	209
1.2.2.4.1.2 - La ligne de Nîmes à Montpellier - Rivalité entre les ports	210
1.2.2.4.1.3 - Montpelliérains contre Talabot	212
1.2.3. - L'implantation des gares dans la ville.....	213
1.2.3.1. - La gare du faubourg d'Uzès, une gare de dérivation.....	214
1.2.3.1.1 - L'implantation de la gare à l'est de la ville.....	214
1.2.3.1.2 - Avantage et inconvénients de l'implantation de la gare à proximité des routes d'Uzès et de Sully	215
1.2.3.1.2.1 - Avantage - Moindre coût des terrains	215
1.2.3.1.2.2 - Les arguments contre la gare à l'Est.....	215
1.2.3.1.2 - Alignement du faubourg d'Uzès	217
1.2.3.2 - Nouvelles centralité et limite de la ville, la gare de voyageurs	219
1.2.3.2.1 - Le port de Nîmes, un vieux rêve	219
2.1.1 - Un port, en dessous de l'Esplanade.....	220
2.1.2 - Contre-projet - les allées Jean-Jaurès	221
1.2.3.2.2 - La gare comme prolongement des aménagements de la ville	222
1.2.3.2.2.1 - La substitution du port par la gare de chemin de fer	222
1.2.3.2.2.2 - Deux nouvelles propositions pour l'implantation de la gare - Les rues Roussy et Foulc	222
1.2.3.2.4 - La construction de la gare et du viaduc	224
1.2.3.2.4.1 - Viaduc ou remblai.....	224
1.2.3.2.4.2 - L'extension de la ville	224
1.2.3.2.4.3 - Communication des voies et circulation de l'air.....	225
1.2.3.2.4.4 - Paysage et technique.....	225
1.2.3.2.4.5 - Embellissement et monumentalité	225
1.2.3.2.4.6 - Tourisme et modernité	225
1.2.3.2.4.7 - Le coût.....	226
1.2.3.2.4.8 - Le viaduc contre la ville	226
1.2.3.2.5 - Projet de transformation de la gare - Le projet Chabassus	227
Conclusion au chapitre 2	229
Le rôle des intervenants.....	229
Les tracés	230
Implantation et aménagement urbain	232

1.3. - Chapitre 3 - Le quartier de l'Embarcadère.....	236
1.3.1. – La reprise économique des années 1830 et les prémices de l'extension	238
1.3.1.2. - Les prémices de l'extension au sud de la ville.....	238
1.3.1.3. - Les propos prémonitoires de A. Bastide sur l'extension de la ville.....	239
1.3.1.4. - Les projets de chemin de fer et les frémissements du développement économique à Nîmes	241
1.3.1.5. - Le quartier des Calquières et l'affaire de la rue Colbert	242
1.3.1.5.1. - La question de l'utilité publique de la rue Colbert	243
1.3.1.5.2. - Le projet de la rue Raymond et le prolongement de la rue Roussy : le mécontentement des propriétaires du sud-ouest de la ville	245
1.3.1.5.3. - Le déplorable arbitraire de la ville et la nécessité de lever un plan d'alignement.....	249
1.3.1.5.4. - Le rapport de l'ingénieur Vinard sur l'utilité du percement de la rue Raymond.....	250
1.3.1.5.5. - L'enquête de 1837	251
1.3.1.5.6. - Le conseil municipal : de l'opposition à la reconnaissance des voies Raymond et Roussy.....	252
1.3.1.5.7. - La nature de l'argumentaire : hygiène, communication, coût et financement des travaux, embellissement	255
1.3.1.5.8. - Effervescence autour de l'implantation de la gare de voyageurs.....	255
1.3.1.5.9. - La vérité sur la réalisation de la rue Colbert : l'achat du moulin de M. Baron.....	257
1.3.1.5.10. - La résurgence du plan d'alignement et la nécessité de réfléchir à l'aménagement de Nîmes dans l'intérêt public de la ville	258
1.3.1.5.11. - La cité Foulc.....	260
1.3.1.6. - La création du quartier de la gare à Nîmes, une première en France	262
1.3.2. - Le projet urbain du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier	266
1.3.2.1. - L'implantation de la gare de voyageurs au sud de la ville	266
1.3.2.2. - La question de l'élaboration d'un plan d'aménagement pour le quartier de la gare de voyageurs	268
1.3.2.3. - Le principe du projet du nouveau quartier : une nouvelle avenue	269
1.3.2.5. - Les intentions du projet : réaliser la principale entrée de la ville	271
1.3.2.6. - La description de l'avenue de l'Embarcadère ou de l'avenue Feuchères - La largeur de l'avenue	273
1.3.2.7. - Le réaménagement de l'Esplanade	273
1.3.2.7.1. - Quelles dimensions pour l'Esplanade : promenade ou place intérieure ?	276
1.3.2.7.2. - La place dans le premier projet : un plan en demi-cercle	279
1.3.2.7.3. - La forme de la place et le conseil des Bâtiments civils	280
1.3.2.8. - L'avenue Feuchères et les règles de constructions.....	283
De l'ordonnancement à la réglementation.....	284
1.3.3. - L'aménagement du quartier	287
1.3.3.1. - État du quartier de l'Embarcadère du chemin de fer de Nîmes à Montpellier	287
1.3.3.2.- Le premier plan dessiné : 1842-1844	288
1.3.3.2.1. - L'enquête publique du 11 mai 1842.....	289

La contestation du décret de 1782 et remarques sur la largeur de l'avenue	289
La contestation de l'alignement de nouvelles rues	290
1.3.3.2.2. - L'examen des réclamations de l'enquête et le droit de propriété des habitants : les rues sont la propriété de la ville	291
1.3.3.2.3. - Pétition des propriétaires de la rue de la Servie	293
1.3.3.2.4. - Le conseil des Bâtiments civils	294
1.3.3.2.5. - Rationalisation architecturale et urbaine : la suppression de la symétrie et des ronds-points	294
1.3.3.3. - Le plan partiel d'alignement de 1844	297
Les anciens chemins	298
Les nouvelles voies	299
1.3.3.3.1. - Un plan d'alignement pour les terrains au sud du viaduc	300
1.3.3.4. - Le second projet du quartier de l'Embarcadère : 1844-1847	302
3.3.4.1. - La rue des Arènes et le « quartier Foulc »	302
1.3.3.5. - Le troisième plan du quartier de l'Embarcadère : 1847-1848	304
1.3.3.5.1. - L'implantation de la Préfecture	305
1.3.3.5.2. - Les modifications des voies à la suite du projet de la Préfecture	306
1.3.3.5.3. - 4 ^e période : 1853-1854 - Une étude et deux plans	308
1.3.3.6. - Le quartier de l'Embarcadère dans le plan d'alignement de 1854	311
1.3.3.7. - La reconstruction de l'église Sainte-Perpétue et les nouveaux alignements de l'Esplanade	313
1.3.3.8. - 5 ^e période : 1854-1865 - l'achèvement du quartier	319
Le plan définitif du quartier et la longue durée du quartier	320
1.3.4. - La réalisation de l'avenue Feuchères	324
1.3.4.1. - Les devis du projet pour l'avenue et l'Esplanade et les terrains à acquérir	326
Dimensions des terrains concernés par l'ouverture de la voie	327
1.3.4.2. - L'origine des propriétés de l'avenue Feuchères	328
1.3.4.3. - Les expropriations et leur coût	329
1.3.4.3.1. - Le coût d'expropriation des nouvelles voies	330
1.3.4.3.2. - Le prix des terrains expropriés bâtis	332
1.3.4.3.3. - Achat de terrain	333
1.3.4.4. - La revente des terrains sur l'avenue Feuchères	334
1.3.4.4.1. - La date de la vente des terrains	338
1.3.4.4.2. - Les acheteurs	338
1.3.4.4.3. - Le découpage du terrain	339
1.3.4.5. - Les constructions de l'avenue Feuchères	341
1.3.4.5.1. - Composition principale : du néo-classicisme au néo-renaissance	342
1.3.4.5.2. - Les premières constructions : les immeubles Pourtal	344
1.3.4.5.3. - La maison du 5 avenue Feuchères, à l'angle de la rue Pradier	345
1.3.4.5.3. - La maison 7 avenue Feuchères	346
1.3.4.5.4. - le 19 avenue Feuchères - La maison à pilastres	348
1.3.4.5.5. - L'hôtel Bézard	349
1.3.4.5.6. - Le 4 avenue Feuchères	351
1.3.4.5.7. - Le 2, rue Jeanne d'Arc, angle avenue Feuchères	352
1.3.4.5.8. - Le 1 rue Jeanne d'Arc, angle avenue Feuchères	353

1.3.4.5.9. – Le 6 avenue Feuchères, la continuité du néo-classicisme.....	354
1.3.4.5.10. – Le 8 avenue Feuchères	355
1.3.4.5.11. – Le 12 avenue Feuchères	357
1.3.4.5.12. – Le 14 avenue Feuchères	358
1.3.4.5.13. – 16 avenue Feuchères.....	359
1.3.4.5.14. – Le 18 avenue Feuchères	360
1.3.4.5.15. - Les angles et les saillies	362
1.3.4.5.16. – Le collège	362
1.3.4.5.17. – La préfecture	363
1.3.4.5.18. – Les équipements commerciaux	366
1.3.4.6. – La monumentalité du projet de l’avenue Feuchères et de l’Esplanade	367
1.3.4.7. – L’influence de l’avenue Feuchères sur la forme urbaine	369
Conclusion 1^{ère} partie – Nîmes	371
2^e partie : La ville d’Avignon	376
Introduction à la deuxième partie.....	378
2.1. - Chapitre 1 - Avignon, la ville et ses projets.....	380
2.1.1. - Les grands traits de l'histoire urbaine d'Avignon depuis le XII ^e siècle.....	380
2.1.1.1. - Une première extension au XII ^e	382
2.1.1.2. - Une seconde extension au XIV ^e	382
2.1.1.3. - Avignon au XVI ^e siècle, une timide renaissance	384
2.1.1.4. - Le XVIII ^e siècle, trois projets urbains contrariés	385
2.1.1.5. - Les transformations urbaines du XIX ^e siècle	385
2.1.2. - L'art de bâtir les villes et ses règles -	391
2.1.2.1. - L'art urbain, question autour de la centralité et des axes	392
2.1.2.1.1 - La notion de servitude d'alignement	392
2.1.2.1.2. - L'alignement à Avignon, une pratique.....	393
2.2.1.1.2.1. - La place de l'Horloge.....	394
2.2.1.1.2.2. - La rue du Vieux-Sextier.....	395
2.2.1.1.2.3. - Le projet d'une rue traversant la ville d'Est en Ouest.....	397
2.1.2.1.3. - Intérieur extérieur, les ponts et les portes d'Avignon	399
2.2.1.2.3.1. - Le projet de J.-B. Franque.....	400
2.2.1.2.3.2. - Le projet de l'architecte Bondon	401
2.1.2.3 - XIX ^e siècle, un autre regard et d'autres objectifs	404
2.1.2.3.1 - Le pont de bois.....	404
2.1.2.3.2 - Le pont suspendu et un pont pour la Porte de la Ligne	409
2.1.2.3.3 - L'alignement d'Avignon, un plan	411
3.3.2. - Une politique d'équipement.....	412
3.3.3. - Percement et lotissement.....	413
2.1.2.3.4 - L'histoire du plan	413
3.4.1. - Premier plan, les résistances	415
3.4.2. - Seconde proposition, second refus	417
3.4.3. - Une approbation partielle	418
3.4.4. - Le préfet se charge de la fabrication du plan	420
3.4.5. - La municipalité reprend en main le plan d'alignement	422
2.1.2.3.5 - Le plan d'alignement, la version définitive	422

2.1.2.4 - Les règles en Avignon et les transformations de la ville.....	423
2.1.2.4.1 - Arrêté du 18 juillet 1835	423
2.1.2.4.2 - Décret de 1852 applicable aux rues de Paris	424
2.1.2.5 - Les nouvelles conceptions urbaines d'Avignon	426
2.1.2.6 - L'application du plan d'alignement.....	429
2.1.3. - De nouvelles fonctions et de nouveaux espaces	432
2.1.3.1 - Le théâtre.....	437
2.1.3.1.1 - Une nouvelle institution	437
2.1.3.1.2 - Six implantations pour un théâtre.....	438
2.1.3.1.3 - Le théâtre remplace l'Hôtel de ville!	440
2.1.3.1.4 - Le choix de l'implantation et la controverse sur le choix de l'architecte	441
2.1.3.1.5 - Le théâtre et la ville - La question de la centralité.....	442
2.1.3.2 - L'Hôtel de ville	444
2.1.3.2.1 - Le vieil Hôtel de ville devenu obsolète	444
2.1.3.2.2 - Le concours.....	444
2.1.3.2.3 - L'Hôtel de ville et la Ville	445
2.1.3.3 - La place de l'Horloge	446
2.1.3.3.1 - Le projet de Jean-Baptiste Franque.....	447
2.1.3.3.2 - La nouvelle place	448
2.1.3.3.3 - Deux projets, le prestige d'une place	450
2.1.3.4 - La centralité, institutionnalisation d'un nouvel espace urbain	452
2.2. - Chapitre 2 – Les voies ferrées et les gares d'Avignon.....	454
Introduction.....	454
2.2.1. - Les acteurs.....	455
2.2.1.1. - Les ingénieurs	456
La vision technique du territoire, le rôle du corps des Ponts et Chaussées..	459
2.2.1.2. - Les compagnies.....	462
2.2.1.3. - La ville.....	465
2.2.1.4. - La neutralité bienveillante de la Chambre de commerce.....	467
2.2.1.5. - Le département.....	468
2.2.2. - Le chemin de fer, une nouvelle dimension territoriale.....	468
2.2.2.1. - L'implantation du chemin de fer en France.....	469
2.2.2.2. - Les tracés, les lignes de Lyon à Avignon et d'Avignon à Marseille	470
2.2.2.2.1. - Le PLM.....	470
2.2.2.2.2. - L'axe rhodanien (1823/1832)	471
2.2.2.2.2.1 - Premières tentatives lyonnaises.....	471
2.2.2.2.2.2 - 1832, les frères Seguin	471
2.2.2.2.2.3 - 1832, le projet Delorme	473
2.2.2.2.2.4 - D'autres propositions.....	474
2.2.2.2.2.5 - Le tracé Kermaingant	474
2.2.2.2.2.6 - Les tergiversations de l'État	476
2.2.2.2.3. - La ligne d'Avignon à Marseille	477
2.2.2.2.3.1 - Avignon tête de ligne.....	477
2.2.2.2.3.2 - Le premier projet de Talabot pour la ligne de Marseille au Rhône	478

2.2.2.2.3.3 - Le projet Montricher	480
2.2.2.2.3.4 - Le second projet de Talabot.....	482
2.2.2.2.3.5 - La concession de l'Avignon/Marseille.....	482
2.2.2.2.3.6 - La construction de l'Avignon/Marseille - 1843/1849	484
2.2.2.2.3.7 - Une subvention contre les Ateliers Nationaux.....	484
2.2.2.2.4. - La ligne Lyon-Avignon.....	485
2.2.2.2.4.1 - La première concession	485
2.2.2.2.5.2 - 1851, la deuxième concession	487
2.2.2.3. - Débats autour des tracés.....	487
2.2.2.3.1 - L'intérêt national, les intérêts marseillais et les intérêts locaux....	487
2.2.2.3.1.1 - Intérêts commerciaux et intérêts du département	488
2.2.2.3.1.2 - Rapidité des échanges et proximité géographique	488
2.2.2.3.1.3 - La Chambre de commerce de Marseille	489
2.2.2.3.1.4 - La commission d'enquête du Gard.....	489
2.2.2.3.2 - La question de la concurrence	491
2.2.2.3.3 - Les habitudes et les acquis contre le projet Montricher	491
2.2.2.3.4 - L'importance des voyageurs et la question du tourisme naissant.....	492
2.2.2.3.5 - Les transformations de la perception de l'espace-temps	492
2.2.3. - La gare une technique d'accès à la ville	494
2.2.3.1. - Tête de ligne ou gare de dérivation	494
2.2.3.1.1. - Premières approches.....	494
2.2.3.1.2. - Canal et chemin de fer.....	494
2.2.3.1.3. - Une gare pour chaque port et deux dérivations.....	497
2.2.3.2. - La trace d'un projet, la gare de la Petite Hôtesse	497
2.2.3.3. - Le compromis, la gare de voyageurs.....	499
2.2.3.4. - Des projets de lignes et des projets de gare	500
2.2.3.4.1. - Les aménagements prévus - les allées de l'Oulle.....	500
2.2.3.4.1.1 - Centralité de la ville et relation directe avec la place de l'Horloge.....	500
2.2.3.4.1.2 - Conservation des droits acquis : proximité des ports, du pont et des commerces	501
2.2.3.4.1.3 - La gare comme embellissement de la ville	501
2.2.3.4.1.4 - Imitation de Nîmes	502
2.2.3.4.1.5 - Coût réduit des expropriations et lutte contre les inondations	502
2.2.3.4.2. - L'argumentation contre le projet - les allées de l'Oulle.....	503
2.2.3.4.2.1 - Les communications entre les quais et la ville et entre la ville et le pont.....	503
2.2.3.4.2.2 - Les activités portuaires.....	504
2.2.3.4.2.3 - La principale promenade et une des plus belles places de la ville.....	505
2.2.3.4.2.4 - Éloignement du centre des affaires	505
2.2.3.4.2.5 - Les coûts	505
2.2.3.4.3. - Argumentation pour une gare à l'est de la ville	506
2.2.3.4.3.1 - Un tracé en ligne droite	506
2.2.3.4.3.2 - Avignon garde son fleuve	506
2.2.3.4.3.3 - Des coûts d'expropriation plus faibles	507
2.2.3.4.3.4 - Les intérêts militaires.....	507

2.2.3.4.4. - Esquisse d'une gare à l'est, le projet de l'ingénieur Perrier et les nouvelles intentions de Talabot.....	507
2.2.3.5. - 1852 et le choix définitif d'un emplacement.....	508
2.2.3.5.1. - Le choix de la ville, le projet du Parc des Invalides	509
2.2.3.5.1.1 - L'histoire de la ville et de ses remparts	510
2.2.3.5.1.2 - De grands espaces disponibles à l'intérieur de la ville	510
2.2.3.5.1.3 - Proximité des populations et facilité de circulation	511
2.2.3.5.1.4 - Revitaliser un quartier et réutiliser un bâtiment existant, propriété de la ville	511
2.2.3.5.1.5 - Des travaux d'endiguement et l'aménagement de nouvelles rives	512
2.2.3.5.1.6 - De la réutilisation des remparts par le chemin de fer	512
2.2.3.5.1.7 - Ouvrir une nouvelle porte dans le rempart	513
2.2.3.5.2. - L'ingénieur Talabot emporte la concession, la gare actuelle	514
2.2.3.5.2.1 - La construction d'une porte et d'une nouvelle rue	515
2.2.3.5.2.2 - Penser autrement les relations au centre de la ville.....	516
2.2.3.5.2.3 - L'indemnisation de la ville.....	518
2.2.3.5.3. - Le tracé définitif.....	518
2.2.3.5.3.1 - Le compromis technique	518
2.2.3.5.3.2 - Le compromis foncier	518
2.2.3.5.3.3 - La victoire du point de vue technique sur le point de vue paysager.....	519
2.2.3.5.3.4 - Ouverture du débat, viaduc ou remblai	520
2.2.3.5.3.5 - Le remblai du chemin de fer contre les inondations et contre le viaduc	520
Conclusion du deuxième chapitre	522
1825/1838 - Tâtonnements.....	524
1838/1842 - Une lutte âpre	525
1843/1851 - Lutte contre les inondations et proximité du centre	526
1851/1853 - Solutions de rechange.....	526
2.3. - Chapitre 3 - La rue et le cours Bonaparte.....	530
2.3.1. - L'idée de la percée	530
2.3.1.1 - La rue de la gare.....	530
2.3.1.2 - La rue droite et la conception urbaine du XIX ^e siècle	531
2.3.1.3. - La ville change d'orient	533
2.3.1.4. - La gare et les bénéfices du centre, le substrat à la percée	535
2.3.1.5. - La percée comme conception moderne	536
2.3.1.5.1. - L'étrange relation de l'utile à l'agréable, une nouvelle conception de l'embellissement de la ville.....	536
2.3.1.5.2. - Nouvelles classes, nouvel habitat.....	537
2.3.1.5.3. - Trois mots d'ordre, sécurité, salubrité, commodité	537
2.3.2. - Le projet de la rue Bonaparte.....	539
2.3.2.1. - La maîtrise d'ouvrage de la rue Bonaparte.....	539
2.3.2.1.1. - La municipalité Pamard.....	539
2.3.2.1.2. - La paternité de la rue Bonaparte	540
2.3.2.2. - Trois projets pour une percée.....	541

2.3.4.6.2.3 - Constructions et nouveau parcellaire	600
2.3.4.6.2.4 - Le traitement des façades (Voir le dessin des façades en annexes).....	601
2.3.4.7. - Les aspects monumentaux.....	602
2.3.4.7.1. - Les équipements commerciaux	608
2.3.4.7.2. - Les hôtels de voyageurs	609
2.3.4.7.3. - Les grands magasins.....	610
2.3.4.7.4. - Les Banques et les Assurances.....	611
2.3.5. - L'influence de la rue Bonaparte sur la forme urbaine	613
2.3.5.1. - Achèvement du plan général d'Avignon	615
2.3.5.2. - Le prolongement de la rue Bonaparte	615
2.3.5.2.1 - De la place de l'Horloge à la place du Palais.....	615
2.3.5.2.2 - De la percée au réaménagement du quartier de la Balance	616
Conclusion d'Avignon	617
Synthèse	624
La ville avant le chemin de fer : les projets antérieurs au XIX ^e siècle, la question de l'embellissement et la politique des équipements	627
La création et l'application du plan général d'alignement à Nîmes et à Avignon ...	630
La réalisation des plans d'alignements	631
Les procédures.....	631
Les intervenants	632
Les municipalités	632
Le conseil des Bâtiments civils.....	632
Les citoyens.....	632
Servitude d'alignement ou alignement autoritaire	633
La longue élaboration des plans d'alignement.....	633
Le coût des alignements	634
L'embellissement, une continuité	634
La remise en cause des pratiques	634
Le plan général d'alignement définitif ou la compilation des plans partiels...	635
Des chemins de fer et des villes	635
Le rôle des intervenants.....	637
Implantation et aménagement urbain	639
Les outils opérationnels de fabrication de la ville	641
L'extension des villes : la création d'un nouveau quartier sous la Monarchie de Juillet.....	641
Le principe du quartier de l'Embarcadère	642
Cours, avenue ou rue : la « rue de la Gare ».....	645
Le cours et la rue Bonaparte : une percée haussmannienne ?	647
La réalisation et les constructions de l'avenue Feuchères et du cours et de la rue Bonaparte	651
Conclusion	656
Table des Illustrations	660
Table des Matières	660

